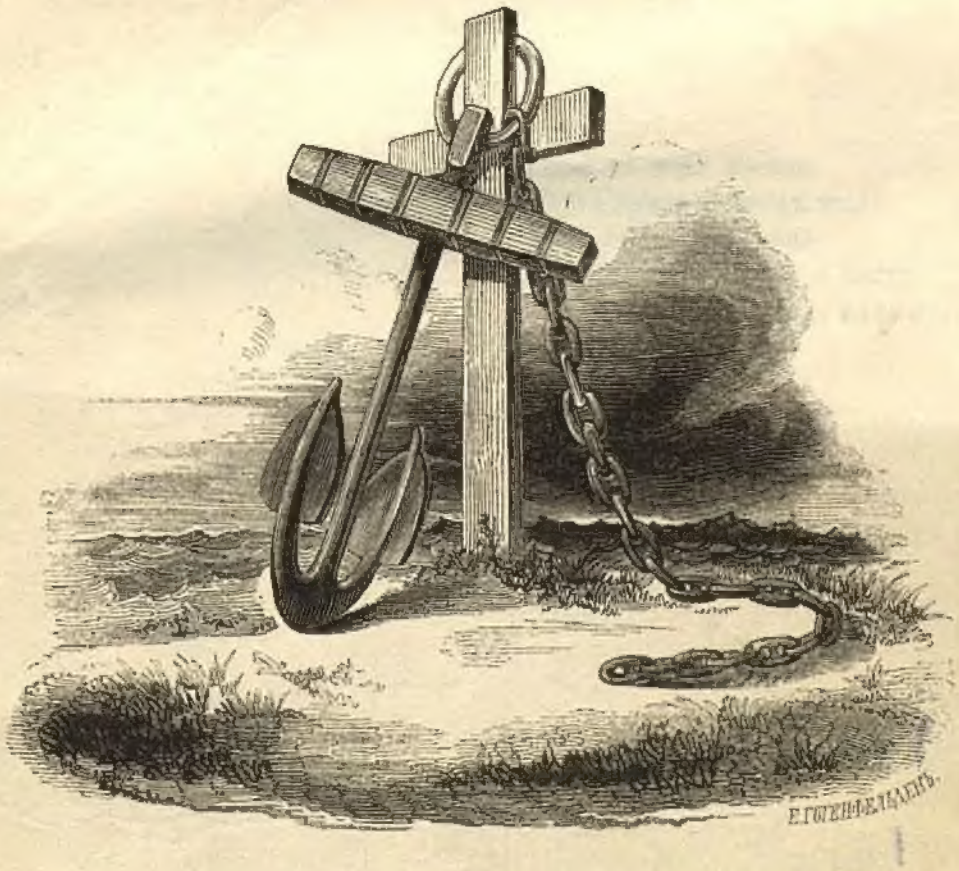
Δ 454/115

ЛѢТОПИСЬ
крушеній и пожаровъ
судовъ Русскаго флота

1713 — 1853.



1855

Δ 115

ЛѢТОПИСЬ

С
С 594

КРУШЕНІЙ И ПОЖАРОВЪ

СУДОВЪ РУССКАГО ФЛОТА,

ОТЪ

начала его по 1854 годъ.

Судно по морю носимо,
Рѣетъ между черныхъ волнъ;
Бѣлы горы идутъ мимо:
Въ шумѣ ихъ надеждъ я полнъ.

Державинъ.

С.С.С.Р. ... ЛЕНИНА ВОЕН. СЕКТ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
Въ типографіи Императорской Академіи Наукъ.
1855.

Съ разрѣшенія Морскаго Ученаго Комитета.

24 Ноября, 1855 года.

Предсѣдатель: Вице-Адмиралъ Рейнеке.

2007059612

ПАМЯТИ ТОВАРИЩА

ЛЕЙТЕНАНТА

ѲЕОДОРА АЛЕКСѢЕВИЧА АНДРЕЕВА,

ПОГИБШАГО

НА КОРАБЛѢ ИНГЕРМАНЛАНДѢ

31 АВГУСТА 1842 ГОДА.

ДАВЕТЪ ТОВАРИЩА

ЛЕЙТЕНАНТА

ОЛЬДОРА АЛЕКСѢЕВИЧА АЛЬФЕЕВА.

ПОЛЕЗНАГО

НА КОРАБЛѢ «ПЕТРОПАВЛОВСКЪ»

31 АВГУСТА 1862 ГОДА.

Представляю «Лѣтопись крушеній и пожаровъ судовъ Русскаго флота, отъ начала его существованія по 1854 годъ»: полную и правдивую, на сколько полнота и правдивость сохранились въ существующихъ документахъ морскихъ архивовъ; лѣтопись продолжительной, полуторастолѣтней борьбы нашихъ моряковъ со всѣми случайностями моря, не рѣдко заключавшимися погибелью судовъ и людей — тяжелыхъ опытовъ и труднаго изученія морскаго искуства, окружающихъ насъ и отдаленныхъ морей.

Источниками для этой «Лѣтописи» служили разныя дѣла: Главнаго Морскаго Архива въ С. Петербургѣ, Ревельскаго и частію Кронштадтскаго, Севастопольскаго и Николаевскаго; нѣкоторыя свѣдѣнія о мѣстныхъ событіяхъ Охотскаго и Берингова морей, сообщены разработывавшимъ тамошніе архивы докторомъ *Полонскимъ;* личные разспросы участниковъ и частныя записки ихъ; наконецъ печатныя извѣстія.

Чтобы ограничить предѣлы изданія, я вносилъ въ «Лѣтопись» только тѣ суда Русскаго флота, военныя и транспортныя,

которыя были оставляемы командами ихъ, хотя бы впослѣдствіи и были спасаемы, не отстраняя и въ гаваняхъ погибавшія, иногда совсѣмъ безъ командъ; въ этомъ отношеніи сдѣлано только одно исключеніе, для парохода «Геркулесъ», по рѣдкости у насъ пароходныхъ случаевъ подобнаго рода, пассажиры съ котораго однакоже были свезены. Не включены также суда Россійско-Американской компаніи, разнаго рода вольно-наемныя и всѣ гребныя, ниже фрегата.

Впрочемъ, сюда вошли и тѣ событія, которыя уже были описаны въ извѣстномъ собраніи «Достопримѣчательнѣйшихъ кораблекрушеній» *В. М. Головнина*, по роду ихъ подходящія подъ принятыя здѣсь границы, нѣкоторыя по тѣмъ же, другія (корабль «Тольская Богородица» и бригъ «Александръ» 1804 г., корветъ «Флора» 1807 г.) по новымъ источникамъ; также отдѣльно изданное крушеніе корабля «Ингерманландъ» 1842 г. по описанію Мичмана *Говорова*, и событія послѣднихъ годовъ, печатавшіяся въ Запискахъ Гидрографическаго Департамента и въ Морскомъ Сборникѣ.

Краткость многихъ описаній представляемой здѣсь «Лѣтописи», зависила отъ недостатка источниковъ: иногда не заключающихъ въ себѣ никакихъ подробностей; иногда многословныхъ, но не объясняющихъ всей сущности дѣла. Нѣсколько дополненій, найденныхъ уже по отпечатаніи этого труда, помѣщены въ концѣ его.

Составляя настоящія описанія, я неограничивался однѣми экстрактами слѣдственныхъ и военно-судныхъ дѣлъ; но перечитывалъ всѣ отвѣты подсудимыхъ, и нѣкоторыя подробности заим-

ствовалъ изъ другихъ, оффиціальныхъ или частныхъ источниковъ. Отклоняясь отъ личнаго суда, я большею частію ограничивался опредѣленіемъ слѣдственныхъ и военно-судныхъ коммисій, присовокупляя къ нимъ Высочайшія рѣшенія, когда таковыя слѣдовали; и только въ немногихъ, спорныхъ случаяхъ, не могъ отклониться отъ собственныхъ заключеній о событіяхъ, подробное изложеніе которыхъ потребовало-бы слишкомъ много мѣста, безъ видимой пользы.

«Лѣтопись» эта начинается съ перваго похода нашего флота въ открытое море (отдѣльныя плаванія судовъ бывали ранѣе) 1713 года, съ корабля «Выборгъ», подъ командою Капитанъ-Командора *Шельтинга*, ставшаго на камень въ Финскомъ заливѣ, близъ Гельзингфорса, въ погонѣ съ эскадрою за Шведскимъ флотомъ, и за сдѣлавшимися поврежденіями сожженнаго; заключить-же ея, случайно мнѣ привелось крушеніемъ товарища, Капитанъ-Лейтенанта *Шкота*, командовавшаго военнымъ транспортомъ «Нѣманъ», разбившимся на пути въ Камчатку, въ 1853 году, на Шведскомъ берегу Каттегата, около Готенбурга, у мѣстечка Кензѣ. — Памяти другаго товарища, Лейтенанта *Ѳ. А. Андреева*, погибшаго на кораблѣ «Ингерманландъ», въ 1842 году, въ Нѣмецкомъ морѣ, у береговъ Норвегіи, посвящаю этотъ посильный трудъ.

Указывающая на всѣ Русскія и многія чужія моря, «Лѣтопись» заключаетъ въ себѣ 289 событій, по предметамъ крушеній и пожаровъ судовъ Русскаго флота; именно: 33 корабля,

32 фрегата (въ числѣ ихъ одинъ винтовый), 220 мелкихъ судовъ и 4 парохода; изъ которыхъ: безъ вѣсти пропало 6, взорвано и сгорѣло 11, опрокинулось 4, потонуло 10, затерто льдомъ 5, разбито, разобрано и сожжено 223, претерпѣло бѣдствій и спасено 30. Событія эти совершились: въ Финскомъ заливѣ 96, въ Рижскомъ 6, въ Балтійскомъ морѣ 17, въ Бѣломъ 4, въ Черномъ 81, въ Азовскомъ 9, Каспійскомъ 14, Охотскомъ 31, Беринговомъ 7, на Восточномъ океанѣ 1, въ Ледовитомъ морѣ 2, на озерѣ Байкалѣ 1, и на разныхъ другихъ моряхъ 20 (въ Средиземномъ 8, въ Каттегатѣ, Скагерракѣ и Зундѣ 7, въ Нѣмецкомъ морѣ 4 и въ Атлантическомъ океанѣ 1.)

Въ приложеніяхъ приведены: всѣ законы, по которымъ производились приговоры слѣдственныхъ и военно-судныхъ коммисій; списки судовъ, расположенные по морямъ и заливамъ, на которыхъ совершались событія; списки кораблей, фрегатовъ и пароходовъ, терпѣвшихъ бѣдствія; полныя имена командировъ судовъ, съ показаніемъ дальнѣйшей участи ихъ, когда находились таковыя свѣдѣнія; наконецъ, имена погибшихъ офицеровъ и числа нижнихъ чиновъ.

Прилагаемыя генеральныя карты морей, могутъ служить только для общихъ соображеній о мѣстахъ плаваній и совершавшихся событій.

Внимательно разсматривая настоящую «Лѣтопись», приходимъ ко многимъ, положительнымъ заключеніямъ объ исторіи Русскаго флота и качествахъ окружающихъ насъ и другихъ морей. Такъ, изъ нея видно, что крушенія на Балтійскомъ морѣ, особенно

въ предѣлахъ Финскаго залива, въ Нѣмецкомъ морѣ, въ Каттегатѣ, Скагерракѣ и Зундѣ, наиболѣе приключались отъ неизвѣстныхъ теченій, въ этихъ тѣсныхъ, усѣянныхъ мелями и каменьями мѣстахъ; на Черномъ морѣ, отъ непреоборимости бурь; на Охотскомъ, отъ недостаточности средствъ къ прочной постройкѣ и хорошему управленію; вообще же старинныя, болѣе отъ недостатковъ въ строеніи, снабженіи и способахъ кораблевожденія. Замѣчаемъ нѣкоторые старинные обычаи; на примѣръ: созваніе нижнихъ чиновъ на совѣтъ; необходимость наложенія руки командира, при срубленіи какихъ-либо капитальныхъ вещей вооруженія, канатовъ, вантъ, и т. п.; веденіе командирами и офицерами частныхъ журналовъ ихъ плаваній, не зависимо отъ шканечнаго, положенныхъ впрочемъ Морскимъ Уставомъ Петра Великаго; обычаевъ, постепенно выходившихъ изъ употребленія, сперва на большихъ судахъ и на ближайшихъ моряхъ; но долго, даже до новѣйшаго времени, сохранявшихся на мелкихъ, особенно трапспортныхъ судахъ и въ отдаленныхъ моряхъ. Видимъ, что въ большей части случаевъ, почти всегда, командиры послѣдними оставляли свои посты, и до того укоренено въ нашемъ флотѣ правило это, что при многихъ подобныхъ случаяхъ, командиры въ донесеніяхъ своихъ даже неупоминали объ этомъ обстоятельствѣ, какъ о дѣлѣ уже подразумѣваемомъ; только слѣдствія раскрывали истину. Много замѣчаемъ доблестныхъ подвиговъ нашихъ моряковъ, въ обстоятельствахъ самыхъ отчаянныхъ; преданность нижнихъ чиновъ къ офицерамъ, доходившую до самоотверженія; всегда великодушную помощь береговыхъ жителей. Знакомимся съ бывшими и настоящими законами по разнымъ предметамъ крушеній,

встрѣчая новыя постановленія и мнѣнія высшихъ властей. Поучаемся Высочайшими опредѣленіями, всегда знаменовавшими справедливость, благоволеніе и участіе къ потерпѣвшимъ бѣдствія Благоговѣя предъ мудростію Творца, съ удивленіемъ замѣчаемъ, что нѣкоторымъ изъ командировъ судовъ, не говоря уже о другихъ офицерахъ и нижнихъ чинахъ, приходилось выдерживать, иногда благополучно, по два и по три крушенія. Наконецъ, вообще заключаемъ, что число судовъ, претерпѣвавшихъ крушенія и пожары, у насъ не такъ велико, какъ это кажется при первомъ взглядѣ на численность ихъ, если принять въ расчетъ продолжительность времени и дѣятельность плаваній множества судовъ, бывавшихъ на всѣхъ моряхъ, нашихъ и отдаленныхъ отъ насъ; и что число погибавшихъ при этихъ бѣдствіяхъ — суда, на которыхъ были погибшіе означены здѣсь звѣздочками — весьма ограниченно; что конечно надобно приписать хорошему порядку на судахъ, распорядительности начальниковъ, мужеству и терпѣнію въ опасностяхъ офицеровъ и командъ.

Ал. Соколовъ.

Заглавный листъ и заключительная виньетка работы морскаго художника А. П. Боголюбова.

СОДЕРЖАНІЕ.

(Въ скобкахъ означены страницы прибавленій.)

	стран.
1713 г. Корабль Выборгъ	1
1715 г. Корабль Нарва	1
1715 г. Транспортъ (Новопостроенный)	1
1716 г. Корабль Антоній	1
1716 г. Корабль Фортуна	2
1716 г. Шнява Лизетъ	2 (261)
1716 г. Шнява Принцессъ	2
1719 г. Корабль Лѣсной	2
1719 г. Корабль Портсмутъ	2
1719 г. Корабль Лондонъ	2
1721 г. Корабль Ништатъ	3
1726 г. Гекботъ Эпизили	3
1726 г. Гекботъ Казань	3
1732 г. Флейтъ Голстиндія	3
1732 г. Пакетъ-ботъ Меркуріусъ	3
1736 г. Кочь Экспедиціонъ	3
1737 г. Ботъ Фортуна	3
1739 г. Флейтъ Лавенсаръ	3
1740 г. Гекботъ Новый Курьеръ	4
1740 г. Дубель-шлюпка (неизвѣстная)	4
1740 г. Фрегатъ Амстердамъ-галлей	4
1740 г. Дубель-шлюпка Якутскъ	4 (261)
1741 г. Шнява Фаворитка	5
1741 г. Пакетъ-ботъ Св. Петръ	5
1742 г. Фрегатъ Гекторъ	5

	стран.
1743 г. Гальотъ Гогландъ	6
1743 г. Фрегатъ Меркуріусъ	6
1744 г. Шлюпъ Большерѣцкъ	6
*1748 г. Гальотъ Охотскъ	6
*1749 г. Корабль Варахаилъ	6
*1753 г. Пакетъ-ботъ Іоаннъ	7
*1753 г. Гукоръ Св. Петръ	8
*1753 г. Дубель-шлюпка Надежда	8
1753 г. Бригантина Михаилъ	8
1754 г. Шхеръ-ботъ Елисавета	9
1755 г. Гукоръ Св. Петръ	9
1757 г. Судно Гогландъ	9
*1757 г. Фрегатъ Вахмейстеръ	9
*1758 г. Корабль Москва	10
*1758 г. Корабль (Новопостроенный)	10
*1759 г. Пакетъ-ботъ Курьеръ	11
1760 г. Фрегатъ Архангелъ Михаилъ	11
*1760 г. Шнека Единорогъ	12
1761 г. Корабль Астрахань	12
*1764 г. Корабль Св. Петръ	13
*1764 г. Корабль Александръ Невскій	14
1764 г. Гукоръ Св. Іоаннъ	14
1765 г. Ботъ № 1.	14
1766 г. Бригантина Св. Екатерина	14
1766 г. Гукоръ Св. Павелъ	15
1766 г. Ботъ Св. Гавріилъ	15
*1766 г. Гальотъ Св. Павелъ	15
*1766 г. Гальотъ Св. Захарій	16
*1767 г. Бригантина Елисавета	16
1768 г. Гальотъ № 3.	16
1769 г. Шнекъ Лапоминкъ	17
*1769 г. Судно Чичаговъ	17
1770 г. Корабль Полтава	18
1770 г. Пакетъ-ботъ Летучій	18

	стран.
1770 г. Корабль Святославъ	18
1770 г. Корабль Родосъ	19 (264)
*1771 г. Гальотъ Энге-Тобіасъ	20 (266)
1771 г. Фрегатъ Ѳеодоръ	20
1771 г. Фрегатъ Санторинъ	20
*1773 г. Гальотъ Стрѣльна	20
*1773 г. Корабль Азія	21
*1774 г. Фрегатъ Минерва	21 (268)
1774 г. Гальотъ Св. Павелъ	21
1774 г. Шмакъ Екатерина	22
*1775 г. Фрегатъ Первой	22
1775 г. Шхуна Бериславъ	23
1775 г. Транспортъ Тарантула	23
1776 г. Полякра № 53	23
*1777 г. Ботъ Курьеръ	24
1777 г. Транспортъ Ракъ	24
1778 г. Транспортъ Ахтапомъ	24
1778 г. Ботъ Соловей	24
*1779 г. Фрегатъ Наталія	25 (270)
1779 г. Корабль Всеволодъ	26
*1779 г. Фрегатъ Третій	27
*1779 г. Фрегатъ Констанція	28
*1780 г. Корабль Слава Россіи	28
*1782 г. Лоцъ-ботъ № 3	28
1782 г. Фрегатъ Архипелагъ	28
*1782 г. Яхта Міусъ	29
*1782 г. Корабль Коронъ	29
*1782 г. Корабль Таганрогъ	30
1782 г. Судно Волчь	31
1782 г. Гальотъ Тарантулъ	32
*1782 г. Судно Надежда Благополучія	33
1783 г. Ботъ № 3	33
1785 г. Гальотъ Донецъ	34
*1785 г. Транспортъ Ясеы	34

стран.
1786 г. Корабль Александръ Невскій 35
1786 г. Гальотъ Лебедь 36
*1787 г. Фрегатъ Крымъ 36
1787 г. Гальотъ Слонъ 36
1788 г. Судно Доброе Намѣреніе 36
1778 г. Фрегатъ Возмиславъ 37
1789 г. Корабль Сѣверный Орелъ 37
1789 г. Коттеръ Дельфинъ 37
1789 г. Корабль Родиславъ 37
1789 г. Корабль Вышеславъ 38
1791 г. Фрегатъ Антоній 38
1791 г. Судно Лифартунъ 39
*1792 г. Брандеръ № 1. 39
1793 г. Транспортъ № 7. 39
1794 г. Транспортъ Импресса 40
1794 г. Транспортъ Маргарита 41
1794 г. Транспортъ Аилла-Маргарита 43
1794 г. Гальотъ Ѳеодоръ 43
*1794 г. Фрегатъ Іоаннъ Богословъ 43
1796 г. Фрегатъ Архангелъ Михаилъ 43
1796 г. Фрегатъ Марія 45
1796 г. Гальотъ Перфилій 45
1797 г. Транспортъ Гофнунгъ 46
1797 г. Транспортъ Конкордія 46
1797 г. Транспортъ Принцесса Елена 46
1798 г. Корабль Принцъ Густавъ 47
*1798 г. Транспортъ Алльянсъ 48
*1798 г. Фрегатъ Царь Константинъ 48
*1798 г. Фрегатъ Ѳеодоръ Стратилатъ 49
*1798 г. Кирлангичъ Ахиллъ 51
1798 г. Транспортъ Березань 51
*1799 г. Транспортъ № 1. 51
*1799 г. Транспортъ Бритта-Маргарита 52
1799 г. Бригантинъ № 1 52

	стран.
1800 г. Транспортъ Обсерваторіумъ	53
1800 г. Транспортъ Ди-Цвей-Брудеръ	54
*1800 г. Фрегатъ Поспѣшный	55
1800 г. Шебека Макарій	55
*1800 г. Гебара Кичкасъ	55
*1803 г. Транспортъ Екатерина-Магдалина	56
1803 г. Судно Юнгъ-Питеръ	57
*1803 г. Транспортъ Грибсвальдъ	57
*1804 г. Корабль Тольская Богородица	57
*1804 г. Бригъ Александръ	59
1804 г. Гебара Іосифъ	59
1805 г. Транспортъ № 3	59
1805 г. Бригъ Диспачь	60
1805 г. Ботъ Кадьякъ	61
1805 г. Гальотъ № 5	62
1806 г. Гальотъ Св. Іоаннъ	62
1806 г. Гальотъ Св. Іаковъ	63
1806 г. Гальотъ Св. Николай	63
1806 г. Транспортъ Константинъ	64
1806 г. Транспортъ Минерва	66
*1806 г. Гальотъ № 7	66
1806 г. Транспортъ Св. Николай	66
1806 г. Гальотъ Охотскъ	67
1807 г. Корветъ Флора	69
*1807 г Транспортъ Св. Іоаннъ	71
1807 г. Бригъ Язонъ	72
1808 г. Фрегатъ Герой	72
1808 г. Фрегатъ Аргусъ	73
1808 г. Бригъ Діана	73
1809 г. Фрегатъ Поллуксъ	74
*1809 г. Транспортъ № 22	75
1809 г. Транспортъ № 48	76
1809 г. Транспортъ Генріэтта	76
1809 г. Транспортъ Домкратъ	77

	стран.
1809 г. Гальотъ Екатерина	77
1810 г. Транспортъ Христина-Ульяна	78
1810 г. Транспортъ Донъ	78
1811 г. Транспортъ Чапманъ	78
1811 г. Бригъ Царь Константинъ	79
1811 г. Бригантинъ Архангелъ Михаилъ	80
*1811 г. Транспортъ Ѳеодосія	80
1812 г. Корабль Саратовъ	83
1812 г. Транспортъ Единорогъ	85
1812 г. Лоцъ-Гукоръ Корнелія	85
1812 г. Транспортъ № 52	86
1812 г. Бригантинъ Ѳома	86
1813 г. Транспортъ Фрау-Корнелія	86
1813 г. Транспортъ Китъ	87
1813 г. Ботъ № 21	87
1814 г. Транспортъ Энигкейтъ	88
1814 г. Транспортная Ѳеодосія	88
1814 г. Транспортная яхта Благодать	(277)
1814 г. Гальотъ Св. Іоаннъ	(288)
1814 г. Транспортная яхта Николай	88
1816 г. Транспортный бригъ Пересъ	89
*1817 г. Фрегатъ Везулъ	89
1818 г. Бригантина Килія	92
*1818 г. Бригъ Фалкъ	95
1819 г. Транспортъ Полифемъ	98
*1819 г. Транспортъ Св. Николай	99
*1819 г. Транспортъ Херсонъ	101
1819 г. Транспортъ Николай	101
1819 г. Транспортъ Св. Іоаннъ	101
1820 г. Военный транспортъ Прутъ	101
1821 г. Транспортная яхта Надежда	110
*1821 г. Бригъ Аяксъ	102
1821 г. Бригантинъ Сухумъ	104
1822 г. Бригантинъ Трехъ-Святителей	104

	стран.
1822 г. Транспортъ Св. Павелъ	105
1823 г. Коттеръ Атисъ	106
1823 г. Транспортъ Михаилъ	107
1823 г. Транспортъ Екатерина	107
1824 г. Шлюпъ Свирь	108
1824 г. Корабль Прохоръ	110
1824 г. Корабль Эмгейтенъ	110
1824 г. Фрегатъ Вингунтъ	111
1824 г. Шлюпъ Ладога	111
1824 г. Бригъ Ида	111
1824 г. Шлюпъ Востокъ	111
1824 г. Транспортъ Уралъ	111
1824 г. Транспортъ Утка	111
1825 г. Корветъ Крымъ	111
1826 г. Транспортъ Мезень	113
1826 г. Ботъ № 17	114
1827 г. Ботъ № 16	115
1826 г. Транспортный бригъ Надежда	115
1826 г. Транспортъ Петръ	115
1827 г. Фрегатъ Вѣстовой	115
1827 г. Ботъ № 16	117
1827 г. Транспортъ Деръ-Юнгъ-Іоаннъ	118
1827 г. Транспортъ Ревнитель	118
1827 г. Шхуна Николай	120
1827 г. Бригъ Александръ	120
1828 г. Бригъ Охтенка	121
1828 г. Транспортъ Невка	123
1828 г. Транспортъ Змія	124
1828 г. Люгеръ Стрѣла	128
1829 г. Фрегатъ Помощный	129
1829 г. Призовое судно № 4	131
1829 г. Призовое судно Св. Николай	132
1829 г. Призовое судно № 10	(279)
1829 г. Бригъ Ардебиль	132

	стран.
1830 г. Военное судно Гагара	134
1830 г. Призовое судно № 6	134
1830 г. Призовое судно № 14	134
1830 г. Транспортъ Донецъ	135
*1830 г. Шлюпъ Смирный	138
*1831 г. Шхуна Стрѣла	140
1831 г. Бригъ Феникъ	140
*1831 г. Корабль Фершампенуазъ	147 (280)
1831 г. Призовое судно № 2	151
1832 г. Бригантина Нарциссъ	151
1832 г. Яхта Марфа	152
1833 г. Корабль Арисъ	152
*1833 г. Транспортъ Сухумъ-Кале	153
1833 г. Пароходъ Араксъ	156
1834 г. Транспортъ Либау	157
1834 г. Призовое судно № 1	159
1834 г. Ботъ № 25	160
1835 г. Фрегатъ Церера	160
1838 г. Транспортъ Ингулецъ	165
1835 г. Бригъ Елисавета	169
*1836 г. Транспортъ Чайка	172
*1836 г. Транспортъ Подобный	172
*1838 г. Фрегатъ Варна	173
*1838 г. Корветъ Мессемврія	173
*1838 г. Пароходъ Язонъ	174
*1838 г. Бригъ Ѳемистоклъ	175
*1838 г. Тендеръ Лучъ	175
1838 г. Тендеръ Скорый	176
1838 г. Транспортъ Ланжеронъ	176
*1838 г. Бригъ Екатерина	177
1838 г. Транспортъ Иркутскъ	177
1839 г. Транспортъ Св. Николай	178
1839 г. Люгеръ Геленджикъ	178
1839 г. Шкуна Новая Земля	178

	стран.
1841 г. Бригъ Камчатка	178
1842 г. Бригъ Николай	179
*1842 г. Корабль Шпермаландъ	179 (283,
1843 г. Транспортъ Сухумъ-Кале	198
*1845 г. Транспортъ Гижига	199
1846 г. Транспортъ Кура	202
1847 г. Бригъ Несторъ	204
1847 г. Транспортъ Мста	204
*1847 г. Военный транспортъ Адлеръ	205
*1847 г. Шхуна Вѣстникъ	206
1847 г. Баржа № 1	208
1848 г. Корветъ Пиладъ	208
*1848 г. Бригъ Паламедъ	212
1848 г. Транспортъ Гостагай	214
1848 г. Пароходъ Боецъ	215
*1848 г. Тендеръ Струя	221
1849 г. Баржа № 5	234
*1850 г. Фрегатъ съ винтовымъ двигателемъ Архимедъ	234
1850 г. Пароходъ Геркулесъ	237
1850 г. Ботъ Ангара	241
1850 г. Транспортъ Курилъ	242
1851 г. Транспортъ Бугъ	243
1851 г. Шхуна Ласточка	243
1852 г. Транспортъ Тверь	243
1852 г. Бригъ Птоломей	244
1853 г. Транспортъ Нѣманъ	244

Приложенія.

I. Законы, по которымъ производились приговоры 317

II. Списки: судовъ и командировъ, претерпѣвавшихъ бѣдствія; именной погибшихъ офицеровъ и числа нижнихъ чиновъ 355

КАРТЫ.

I. Балтійскаго моря съ Ботническимъ заливомъ.
II. Финскаго залива.
III. Чернаго моря.
VI. Азовскаго моря.
V. Бѣлаго моря.
VI. Каспійскаго моря.
VII. Нѣмецкаго моря и Скагеррака
VIII. Каттегата.
IX. Охотскаго и Берингова морей.

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОШИБКИ.

стран.	строки.	напечатано:	слѣдуетъ:
10.	4 св.	надломилъ	надломило
52.	16 св.	*Шишмаревъ.*	*Шишмаревъ.*
64.	8 сн.	Кумбинеми	Лятиваеми
110.	4 св.	1824 г.	1821 г.
165.	15 сн.	выдержавъ	выдержалъ
167.	4 св.	(пропущено: ихъ нихъ)	
168.	13 сн.	лѣтнію	лѣтнюю
175.	10 св.	Н. П.	Н. Ѳ.
179.	13 сн.	Скагеррakъ	Скагерраку
191.	3 сн.	первоначальныя	очаровательныя
196.	8 св.	мѣ	мы
198.	7 сн.	(пропущено: въ Геленджикѣ.)	
199.	1 сн.	зоштилѣлъ	заштилѣлъ
204.	3 сн.	Свеаборъ	Свеаборгъ
206.	3 св.	обламало	обломало
207.	1 св.	было	были
209.	9 св.	вытръ	вѣтръ
234.	12 и 13 сн.	Т. О.	В. С.
242.	8 сн.	(пропущена звѣздочка.)	
244.	13 св.	1854 г.	1853 г.

NB. Текстъ книги печатался въ 1854 году; потому, означаемые въ немъ, настоящіе чины нѣкоторыхъ бывшихъ командировъ судовъ, не вездѣ соотвѣтствуютъ году изданія книги; но въ приложенномъ спискѣ это исправлено.

ЛѢТОПИСЬ
КРУШЕНІЙ И ПОЖАРОВЪ СУДОВЪ
РУССКАГО ФЛОТА
ОТЪ НАЧАЛА ЕГО ПО 1854 ГОДЪ.

1713 г. Корабль (50 п.) **Выборгъ.** Командиръ Капитанъ-Командоръ *В. Шельтингъ.* (Финск. з.) Въ погонѣ, съ эскадрою Вице-Адмирала Крюйса, за тремя Шведскими кораблями, 11 іюля, у Гельсингфорса, сталъ на неизвѣстный камень, наполнился водою и былъ *сожженъ*. Командиръ оправданъ въ потери корабля, но обвиненъ въ дѣлѣ самой погони, и за то пониженъ чиномъ. Государь Петръ Великій, Самъ былъ въ числѣ судей, по званію корабельнаго Контръ-Адмирала *Петра Михайлова.*

* **1715** г. Корабль (54 п.) **Нарва.** (Финск. з.) Стоя на Кронштатскомъ рейдѣ, 27 іюня *взорванъ* отъ удара молніи. Погибло до 300 человѣкъ; спаслось только 15.

1715 г. Транспортъ (новопостроенный). (Каттег.) На пути изъ Архангельска, слѣдуя вмѣстѣ съ четырьмя кораблями, но разлучившись съ ними, у Готенбурга *разбитъ*.

1716 г. Корабль (50 п.) **Антоній.** (Финск. з.) Находясь въ Ревельской гавани, штормомъ отъ сѣверо-запада, 10 ноября былъ выброшенъ на берегъ и *разбитъ*.

1716 г. Корабль (50 п.) **Фортуна.** (Финск. з.) На томъ же мѣстѣ и въ то-же время, выброшенъ на берегъ и *разбитъ*.

Всѣ другія суда, именно: шесть кораблей, стоявшіе тогда въ гавани, еще недостроенной, сильно повреждены, и самую гавань разломало. Увѣдомляя объ этомъ событіи Государя, Князь Меншиковъ писалъ: «Когда такъ воля Божеская благословила, и мы сему элементу противиться не можемъ. Къ чему можно взять за экземпль случай одного Гишпанскаго Короля, который увѣдавъ, что около трехъ-сотъ кораблей его, отправленныхъ противъ Англичанъ, штормомъ разбило, такой отвѣтъ учинилъ: «Я-де отправилъ оный флотъ противъ непріятеля, а не противъ Бога и элемента». Государь отвѣчалъ на это: «Храни Боже! Всѣ наши дѣла ниспровергнутся ежели, флотъ истратится... А что пишете слово примѣръ Короля Гишпанскаго, только вы забыли написать конецъ его рѣчи, что имѣю еще другой флотъ въ сундукахъ».

1716 г. Шпява **Лизетъ.** (Балт. м.) Въ исходѣ октября, у береговъ Даніи, *разбита* штормомъ. Люди спасены.

1716 г. Шпява **Принцессъ.** (Балт. м.) Въ одно съ предшествующею время, въ тѣхъ же мѣстахъ, *разбита*. Люди спасены.

1719 г. Корабль (90 п.) **Лѣсной.** Командиръ Капитанъ-Командоръ *Госселеръ*. (Финск. з.) Въ бытность на Кронштатскомъ рейдѣ, ночью на 23 мая, нанесло на свой якорь, проломило и повалило на бокъ, такъ что сломились всѣ три мачты. Впослѣдствіи поднятъ.

1719 г. Корабль (52 п.) **Портсмутъ.** (Финск. з.) На пути изъ Ревеля въ Кронштатъ, въ половинѣ сентября, сталъ на мель (Лондонская) и *разбился*. Люди спасены.

1719 г. Корабль (52 п.) **Лондонъ.** (Финск. з.) Въ одно время съ предшествующимъ, сталъ на мель (Лондонская же) и тоже *разбился*. Люди также спасены.

1721 г. Корабль **Ништатъ.** Командиръ Капитанъ *З. Д. Мишуковъ*, извѣстный впослѣдствіи Адмиралъ. (Балт. м.) Слѣдуя изъ Голландіи, гдѣ этотъ корабль былъ купленъ, въ ноябрѣ мѣсяцѣ, около острова Эзеля, сталъ на мель и *затонулъ*. Люди всѣ спаслись.

1726 г. Гекботъ **Энзили.** Командиръ Подштурманъ *Бирфельстъ*. (Касп. м.) Въ бытность у Энзили, въ Гилянѣ, на якорѣ, отъ большой качки разошлись обшивныя доски и открылась сильная течь; потому отрубили якорь и выкинулись на берегъ. Командиръ оправданъ.

1726 г. Гекботъ **Казань.** Командиръ Лейтенантъ *Баковъ*. (Касп. м.) Не извѣстно въ какомъ мѣстѣ и при какихъ обстоятельствахъ, *разбитъ*. Командиръ оправданъ.

1732 г. Флейтъ **Голстинція.** (Финск. з.) Въ заливѣ Монвикъ, сталъ на мель и *разломанъ*.

1732 г. Пакетъ-ботъ **Меркуріусъ.** Командиръ Унтеръ-Лейтенантъ *Шепелевъ*. (Финск. з.) На пути въ Любекъ, у острова Сескара, *разбитъ*. Командиръ оправданъ, а бѣдствіе приписано неисправности карты и теченію.

1736 г. Кочь **Экспедиціонъ.** Командиръ Лейтенантъ *С. Г. Малыгинъ*. (Лед. м.) При выходѣ изъ устья Печоры, для слѣдованія къ описи, 29 мая, сильнымъ напоромъ льда, былъ выброшенъ на мель и *разбитъ*. Всѣ спаслись.

1737 г. Ботъ **Фортуна.** Командиръ Подштурманъ *Родичевъ*. (Охотск. м.) Слѣдуя изъ Охотска въ Большерѣцкъ, сталъ при устьи рѣки Большой на якорь, выброшенъ на берегъ и *разбитъ*.

1739 г. Флейтъ **Лавенсаръ.** Командиръ Шхиперъ *Пеклоумъ*. (Финск. з.) На пути изъ Ревеля въ Кронштатъ, въ полночь на 20 сентября, при свѣжемъ южномъ вѣтрѣ, приткнулся къ острову Лавенсари и былъ *разбитъ*.

1740 г. Гекботъ **Новый Курьеръ.** Командиръ Лейтенантъ *Пепенинъ.* (Финск. з.) Слѣдуя для укрытія отъ бури, къ Ревелю, въ проходѣ между Кокшхера и Врангеля, сталъ на рифъ острова Кокшхера; для облегченія срубилъ мачты, и на другой день выгрузился. Потомъ *разбитъ.* Всѣ оправданы.

1740 г. Дубель-шлюпка (неизвѣстная.) Командиръ Штурманъ *Гордѣевъ.* (Финск. з.) *Разбита* о камни, у острова Пеши. Присужденный къ вычету за убытки, командиръ прощенъ по манифесту 15 декабря 1741 года.

* **1740** г. Фрегатъ **Амстердамъ-Галей.** Командиръ Лейтенантъ *С. Г. Малыгинъ.* (Балт. м.) На пути изъ Ревеля къ Архангельску, 24 мая, ночью, по ошибкѣ въ счисленіи почти на цѣлый градусъ широты, вмѣсто острова Борнгольма подошелъ къ берегамъ Помераніи, близъ Грейсфальдеръ-эйе, бросилъ якоря, незадержался, былъ выкинутъ на берегъ и *разбитъ.* Всѣ спаслись; но въ продолженіи бѣдствія, 3 человѣка померли «отъ мокроты и стужи».

1740 г. Дубель-шлюпка **Якутскъ.** Командиръ Лейтенантъ *Х. П. Лаптевъ.* (Лед. м.) Будучи на съемкѣ береговъ Таймурскаго полуострова, и проведя зиму въ Хатангской губѣ, по выходѣ изъ нея, 13 августа, въ 9 ч. утра, въ широтѣ около $75\frac{1}{2}^{\circ}$, затертъ льдами. Нѣсколько часовъ носимое съ ними, судно наконецъ остановилось, совершенно сжатое, на глубинѣ 12 саж. Вѣтеръ былъ свѣжій, отъ востока; пасмурно, дождь и снѣгъ. Спущенныя со всѣхъ сторонъ въ воду бревна, не помогли: борта были помяты и форштевень надломленъ; течь открылась большая. Въ слѣдующее утро «видя что спасеніе судна не въ нашей волѣ» стали выгружать провіантъ, и въ 9 ч. вечера, когда судно снова понеслось со льдами, по теченію къ OSO, всѣ сошли на ледъ. Сдѣлавъ изъ веселъ и реевъ санки, съ помощію бывшихъ на суднѣ нѣсколькихъ

собакъ, на другой день отправились къ берегу, отстоявшему миль на 15, котораго достигли уже около полудня 16-го. Отыскавъ на немъ нѣсколько плавничнаго лѣсу, обогрѣлись и отдохнули, послѣ трехъ-суточнаго, безпрерывнаго труда; потомъ построили юрты, а между тѣмъ перевозили провіантъ. Морозы стояли жестокіе; половина команды были больные, всѣ остальные изнурены. Послышался наконецъ ропотъ, и нѣкоторые покушались не оказать уваженія къ власти, говоря что «одна смерть;» но мужество начальника смирило возмутившихся. Только чрезъ полтора мѣсяца, 21 сентября, несчастные могли отправиться къ мѣсту прежней зимовки, до котораго едва добрались въ половинѣ октября.

1741 г. Шнява **«Фаворитка.** Командиръ Лейтенантъ *Чаплинъ.* (Финск. з.) Заливаемый волненіемъ, для спасенія команды пошелъ въ берегъ, и выкинулся. Командиръ оправданъ.

1741 г. Пакетъ-ботъ **Св. Петръ.** Командиръ Капитанъ-Командоръ *И. И. Берингъ.* (Беринг. м.) Возвращаясь изъ бѣдственнаго путешествія къ Америкѣ, 5 ноября сталъ на якорь по восточную сторону острова, названнаго потомъ «Беринговымъ». Изнеможенная команда перебралась на берегъ, на который — по недостатку гавани — хотѣли поставить и судно; но пока собирались съ силами, чтобы поднять якорь, 28 ноября задулъ свѣжій вѣтеръ и выбросилъ судно, на то самое мѣсто, на которое хотѣли его вытащить. Разломано; изъ обломковъ, въ слѣдующемъ году, построено новое, съ тѣмъ-же именемъ, которое довело бѣдствующихъ до Охотска, но потомъ потерпѣло такую-же участь. (См. ниже).

1742 г. Фрегатъ (32 п.) **Гекторъ.** Командиръ Лейтенантъ *Кн. Урусовъ.* (Финск. з.) Находясь въ эскадрѣ Адмирала Мишукова, высланный впередъ, для крейсерства, 29 іюля попалъ на Гогландскій рифъ и *разбился;* всѣ спаслись. Командиръ оправданъ, потому что сталъ на неозначенную на картѣ мель.

1743 г. Гальотъ **Голландъ.** Командиръ Мичманъ *С. Львовъ.* (Финск. з.) Посланный въ Стокгольмъ, 28 сентября спустился, отъ противнаго вѣтра, въ Біэркэ-зундъ; простоялъ тамъ по 1 октября; далѣе пошелъ шхерами, съ лоцманомъ, и 5 октября, у Фридригсгамна, сталъ на камень, на которомъ *разбитъ* «въ одинъ моментъ». Командиръ оправданъ, а лоцмана, «на которомъ вся цѣлость гальота зависелa,» велѣно допросить.

1743 г. Фрегатъ (32 п.) **Меркуріусъ.** Командиръ Капитанъ *А. И. Шагаевъ,* извѣстный впослѣдствіи Гидрографъ. (Катт.) Слѣдуя изъ Архангельска, въ туманную ночь 13 сентября, попалъ на песчаный рифъ у острова Ангольта, приявъ поставленный здѣсь маякъ, о которомъ не былъ извѣстенъ, за корабельный фонарь. *Разбитъ.* Люди спаслись. Командиръ оправданъ.

1744 г. Шлюпъ **Большерѣцкъ.** (Охот. м.) Это маленькое суденышко, построенное въ Камчаткѣ въ 1739 году, экспедиціею Капитана Шпанберга, изъ березоваго лѣса, а потому называвшееся *березовкою,* совершивъ въ томъ-же 1739 году плаваніе къ берегамъ Японіи, потомъ, въ 1742 году, снова ходило въ Японскую экспедицію, подъ начальствомъ боцманмата Казина, и по возвращеніи въ Большерѣцкъ, обломанное, брошено въ устьѣ рѣки Большой, гдѣ и сгнило.

* **1748** г. Гальотъ **Охотскъ.** Командиръ Штурманъ *Бахметьевъ.* (Охотск. м.) Посланный изъ Охотска въ Камчатку, стоялъ уже на якорѣ противъ рѣки Большой; но 24 октября выброшенъ на берегъ, въ одной верстѣ сѣвернѣе устья, и *разбитъ.* Команда, бросившаяся въ испугѣ за бортъ, большею частію перетонула, въ томъ числѣ и командиръ, котораго никто не видалъ куда онъ дѣвался.

* **1749** г. Корабль (54 п.) **Вараханлъ.** Командиръ Капитанъ *М. П. Шпанбергъ* — тотъ самый, который извѣстенъ путе-

шествіями въ Японію. (Бѣл. м.) Только что отстроенный, по выходѣ за баръ, 7 іюня, въ 10 ч. утра, когда уже былъ отданъ якорь на глубинѣ 5 саж., въ 3 м. къ NNW отъ острова Гольца, и крѣпили паруса, а корабль стоялъ между вѣтра и теченія, «Божескимъ посѣщеніемъ, безъ всякихъ къ тому причинъ, вдругъ повалило на правую строну,» по словамъ Капитана. «Корабль затрещалъ и канатъ натянуло,» поясняетъ одинъ канонеръ. Буксировавшія этотъ корабль четыре шлюпки помогли спасенію. Погибли только: Гардемаринъ *Василій Рындинъ* и 27 человѣкъ нижнихъ чиновъ; спасено 349. Въ первые дни, корабельные борты и топы мачтъ еще были видны; но потомъ корабль столько осѣлъ, что его лѣвый бортъ сравнялся съ водою, и мачты погрузились на нѣсколько футовъ въ воду. Слѣдственная коммисія, обвиняя командира за «непорядочную» погрузку, за «полное» вооруженіе, и за «недостаточность» выпущеннаго каната (только 15 саж.), приговорила его къ ссылкѣ въ галерную работу на вѣчно; двухъ старшихъ офицеровъ къ разжалованію въ рядовые—одного до выслуги, другаго на вѣчно; трехъ штурмановъ, шхипера и констапеля, въ рядовые же до выслуги. Адмиралтействъ-Коллегія, напротивъ, единогласно оправдала всѣхъ подсудимыхъ, и не смотря на возраженія Президента Адм.-Коллегіи, Князя М. М. Голицына, державшаго сторону коммисіи, Высочайшимъ указомъ 15 декабря 1752 года, командиръ и всѣ его подчиненные отъ суда освобождены. Причины бѣдствія остались не разгаданными. Видимъ только, что лоцмана показывали въ началѣ, хотя впослѣдствіи и отказались, будто корабль «малое дѣло былъ кривъ на лѣвую сторону».

* **1753** г. Пакетъ-ботъ **Іоаннъ.** Командиръ Лейтенантъ *В. А. Хметевскій.* (Охотск. м.) Этотъ пакетъ-ботъ, и съ нимъ еще нижеозначенныя два судна, слѣдовали изъ Охотска въ Камчатку, подъ главнымъ начальствомъ Хметевскаго, и всѣ потерпѣли крушеніе. На-

кетъ-ботъ Іоаннъ, на которомъ находилось 10,000 руб. денегъ монетою, провіантъ, порохъ и оружіе, 12 октября остановился, въ ожиданіи полной воды, противъ устья рѣки Большой; но заливаемый волненіемъ, отъ бывшаго тогда шторма, при чемъ изломались брашпиль и палы, отрубилъ канаты; и не имѣя возможности, ни войти въ устьѣ рѣки, ни отойти въ море, брошенъ на Курильскую кошку (мель), противъ устья рѣки Озерной. Погибло 5 человѣкъ и всѣ «весьма озябились,» доносилъ командиръ. Судно *разбито.*

* **1753** г. Гукоръ **Св. Петръ.** Командиръ Штурманъ *Ивановъ.* (Охотск. м.) Слѣдуя въ Камчатку, въ отрядѣ Лейтенанта Хметевскаго (см. выше), того-же 12 октября, былъ брошенъ на берегъ Камчатки, между рѣкъ Воровской и Комшаковской; при этомъ погибло 12 человѣкъ. Судно впослѣдствіи снято и исправлено.

1753 г. Дубель-шлюпка **Надежда.** Командиръ Штурманъ *Наумовъ.* (Охотск. м.) По выходѣ изъ Охотска, вмѣстѣ съ двумя вышеупомянутыми судами — на этомъ суднѣ шелъ маркшейдеръ Яковлевъ, для изслѣдованія мѣдной руды на островѣ Мѣдномъ — того-же 12 октября сталъ на якорь близъ устья рѣки Большой, и устоявъ въ этотъ день, въ слѣдующій, снимаясь съ якоря для входа въ устьѣ, потерялъ якорь, и не промѣривъ воды въ устьѣ рѣки, даже не выждавъ полной воды, кинулся въ устьѣ, сталъ на банкѣ, и съ прибылою водою брошенъ на Курильскую кошку. Не озаботясь потомъ вытащить свое судно на берегъ, и даже не принявъ никакихъ мѣръ, чтобы уже выгруженное судно не было отнесено въ морѣ прибылою водою, черезъ пять дней, 19 октября, окончательно *разбитъ.*

1753 г. Бригантинъ **Михаилъ.** Командиръ Штурманъ *П. Балакиревъ.* (Охотск. м.) Слѣдуя въ Гижигу, съ казеннымъ грузомъ, подошелъ къ Камчатскому берегу, у котораго и *разбитъ.*

1754 г. Шхеръ-ботъ **Елисавета.** Командиръ Штурманъ *П. Балакиревъ.* (Охотск. м.) Слѣдуя въ Гижигу съ казною, артиллеріею, провіантомъ и командою Секретной экспедиціи (48 человѣкъ, посылаемыхъ въ Анадырскъ), приблизился къ Камчатскому берегу, съ намѣреніемъ зимовать на немъ, для своихъ корыстныхъ видовъ, «и по непорядочнымъ поступкамъ» *разбитъ*, при чемъ не принималъ никакихъ мѣръ для спасенія казеннаго груза.

1755 г. Гукоръ **Св. Петръ.** Командиръ унтеръ-офицеръ *Г. Пушкаревъ.* (Охотск. м.) Построенный изъ остатковъ пакетъ-бота того-же имени (см. выше) въ 1742 году, потомъ исправленный, на пути изъ Ямска въ Охотскъ, крѣпкимъ противнымъ вѣтромъ отнесенъ къ берегамъ Камчатки, выкинутъ на берегъ у рѣки Воровской, и *разбитъ.*

1757 г. Судно **Голландъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Ярославовъ.* (Балт. м.) Сталъ на мель у Мемеля, 6 октября, подъ управленіемъ лоцмана, и *разбился.* Всѣ спаслись.

* **1757** г. Фрегатъ (32 п.) **Бахмейстеръ.** Командиръ Капитанъ 3 ранга *Валрондъ.* (Финск. з.) Слѣдуя изъ Ревеля въ Кронштатъ, 9 октября былъ застигнутъ крѣпкимъ противнымъ отъ NW и потомъ отъ N, «чрезвычайнымъ и малослыханнымъ, презлымъ штормомъ,» и прижатъ къ берегу острова Вульфа. Брошенные якоря и срубленныя мачты, задержали не надолго и облегчили мало. Поутру слѣдующихъ сутокъ судно было выкинуто на берегъ. Команда держалась на бакѣ иютѣ, а послѣ полудни, когда вѣтеръ стихъ, спустивъ десятку, переѣхала на берегъ. Въ продолженіе этого бѣдствія, нѣкоторые изъ нижнихъ чиновъ, подстрекаемые Мичманомъ Банчиковымъ, бросались въ капитанскую каюту и пьянствовали; нѣкоторые жъ грозились убить Унтеръ-Лейтенанта Глотова. Капитанъ *ретировался.* Потонуло 14 человѣкъ. Фрегатъ вскорѣ совсемъ *разбитъ.*

* **1758** г. Корабль (74 п.) **Москва.** Командиръ Капитанъ *П. Голенищевъ-Кутузовъ.* (Балт. м.) Находясь въ эскадрѣ, между Мена и Ругена, получилъ поврежденіе въ фокъ-мачтѣ, спустился къ Данцигу, на пути надломилъ еще гротъ-мачту, стали отходить ватеръ-вельсы и расходиться стыки наружной обшивки; принужденный, сплою противнаго вѣтра, обратиться уже къ своимъ портамъ, 26 сентября, на пути къ нимъ, былъ прижатъ къ берегу около Либавы, и сталъ на двухъ якоряхъ. Часа черезъ два сломились: бушприхтъ, фокъ-мачта, румпель, крюйсъ и гротъ-стеньги; вода стала сильно прибывать. Для облегченія качки срубили еще гротъ-мачту; но черезъ полъ-часа корабль стало дрейфовать, и во второмъ часу ночи ударило о грунтъ. Тогда, чтобы плотнѣе стать на мель, срубили и бизань-мачту. На разсвѣтѣ, увидѣли себя въ двухъ кабельтовыхъ (200 саж.) отъ берега. Шлюпки были раздроблены, и потому, нѣсколько офицеровъ и нижнихъ чиновъ, пустились къ берегу на плотахъ. Отыскавшыя на берегу лодки перевезли оставшуюся команду въ слѣдующій день, 26 сентября, «точію отъ великой стужи и голоду, умирало служителей на день человѣкъ по двадцати,» доносилъ командиръ. Изъ 446 человѣкъ команды, умерло и утонуло 98, въ томъ числѣ Мичманъ *Григорій Барановъ.* Въ ночи на 1 октября, корабль совсѣмъ *разбитъ.*

* **1758** г. Корабль (новопостроенный). Командиръ Капитанъ 2 ранга *Х. П. Лаптевъ* — извѣстный его путешествіями по берегамъ Таймурскаго полуострова. (Скагерр.) На пути изъ Архангельска, гдѣ былъ построенъ, въ широтѣ около 65°, въ трехъдневный штормъ (11—13 августа), потерялъ всѣ три мачты, и зайдя въ Бергенъ, гдѣ сдѣлалъ фальшивое вооруженіе, слѣдовалъ шхерами до Скуддеснеса, а отъ него, 17 сентября, пустился на перевалъ къ Скагену, съ попутнымъ сѣверовосточнымъ вѣтромъ. Въ 3 часу утра 19 сентября, «по несчастію нашему, говоритъ коман-

диръ, и неудобосвѣрительному счисленію,» внезапно увидѣли впереди землю, привели къ вѣтру, но уже было поздно, и переброшенные черезъ рифъ на глубину 3 саженъ, хотя отдали якоря, но вскорѣ были совсѣмъ выкинуты на песчаную отмель, у мыса Скагена. Корабль наполнился водою, и на третій день переломился. Тогда только, и то «съ крайнею нуждою» стали спасать команду. Посланныя для этого шлюпки на берегъ, не находили тамъ никакой помощи; и одна, шедшая съ завозомъ, опрокинулась. Погибли: Мичманъ *Ѳедоръ Лаптевъ* и 15 человѣкъ нижнихъ чиновъ. Всего было 482 человѣка, и въ томъ числѣ 200 рекрутъ. 26 числа корабль совсѣмъ *разбитъ*.

* **1759** г. Пакетъ-ботъ **Курьеръ.** Командиръ Лейтенантъ *Коспвцовъ.* (Балт. м.) Отправленный изъ эскадры Адмирала Полянскаго въ Ревель, съ больными, въ ночи на 12 сентября былъ *разбитъ* около Данцига. Изъ 64 человѣкъ команды, погибло 2.

1760 г. Фрегатъ (32 п.) **Архангелъ-Михаилъ.** Командиръ Капитанъ *П. Сенявинъ.* (Финск. з.) Слѣдуя изъ Кронштата къ берегамъ Пруссіи, съ транспортомъ, состоявшимъ изъ 30 гальотовъ, на которомъ были помѣщены наши войска, въ ночи на 5 августа, «при случившемся великомъ штормѣ и туманѣ съ великимъ дождемъ,» сталъ на мель на сѣверномъ Гогландскомъ рифѣ. Всѣ спаслись, а судно 30 сентября совсѣмъ *разбито.* Командиръ, возвращаясь на одномъ изъ сопровождавшихъ его транспортовъ, въ томъ-же году и въ томъ-же мѣсяцѣ, 20 августа, потерпѣлъ другое крушеніе, у Виндавы: при самомъ входѣ въ каналъ, судно его было брошено, нашедшимъ отъ NW шквалomъ, на берегъ, и разбито. «Однакожъ милосердіемъ Божіемъ, доносилъ Сенявинъ, хотя съ превеликимъ страхомъ и трудностію, чрезъ цѣлыя сутки, служители свезены на берегъ благополучно».

* **1760** г. Пинка **Единорогъ.** Командиръ Корабельный Секретарь *Булгаковъ.* (Атлант. ок.) Слѣдуя изъ Кронштата къ Архангельску, въ ноябрѣ мѣсяцѣ, застигнутый штормомъ, сталъ на якорь у острова Гиттеренъ (Норвежскаго берега, въ широтѣ $63\frac{1}{2}^{0}$) и послалъ на берегъ за лоцманами. Лоцмана были привезены; но тогда шлюпку вторично послали на берегъ, для исправленій. Въ этотъ разъ она уже не могла воротиться, за большимъ вѣтромъ, а на третій день пинка была выброшена на берегъ и *разбита.* Остававшіеся на берегу только видѣли, что на другой день ихъ съѣзда, пинка была уже безъ мачтъ, съ однимъ бушприхтомъ, а на третій совсѣмъ скрылась. Вѣтеръ усиливался; шелъ снѣгъ и градъ... Спаслись только посланные на берегъ, 10 матросовъ. Изъ погибшихъ извѣстны: Командиръ, Кор. Секр. *Василій Булгаковъ,* Мичманъ *Митяковъ* и гардемаринъ *Прапчъ;* похоронено до 15 труповъ; два изъ нихъ, Штурманскаго ученика и матроса, были связаны веревками, и оба избиты... Другихъ не могли узнать, за крайнимъ увѣчьемъ.

Замѣчательно, что когда наши матросики замѣтили, какъ прибрежные жители расхищаютъ свинецъ и желѣзо съ выброшеннаго къ берегу днища своего судна, они дѣлали всѣ усилія, чтобы остановить такое расхищеніе, объявляя, что тѣ матеріалы *казенные.* Жители, чуть не убили ихъ за это, и только хозяинъ, у котораго жили они, защитилъ ихъ.

1761 г. Корабль (60 п.) **Астрахань.** Командиръ Капитанъ *Е. Прицкій.* (Балт. м.) Возвращаясь отъ эскадры Контръ-Адмирала Мордвинова, изъ подъ Кольберга, около полудни 10 октября, когда считали себя въ 14 миляхъ отъ мыса Сиберпеса острова Дагэ, внезапно увидѣли этотъ мысъ у себя подъ вѣтромъ, и не имѣя возможности отойти отъ него, стали на якорь; вѣтеръ стоялъ крѣпкій отъ N; на кораблѣ уже были изорваны гротъ-марсель и

бизань. По немногу дрейфуя, при чемъ отданъ и другой якорь — прочіе всѣ были потеряны — спустили нижнія реи и стеньги; но къ полуночи были приняты уже на малую глубину, и потому, для спасенія команды, отрубивъ канаты, вошли совсѣмъ на мель. «И при первомъ великомъ ударѣ килемъ о землю, сломились всѣ мачты, и напился корабль водою, и сталъ быть уже неподвижень, на глубинѣ 16 ф., и для знанія обывателямъ на берегу, о нашемъ несчастіи, стали палить изъ пушекъ». Къ утру вѣтеръ стихъ, и въ послѣдующіе два дни, вся команда была перевезена на берегъ. Погибшихъ при этомъ крушеніи не было; но въ послѣдніе дни плаванія число больныхъ сильно умножилось (2-го 35, 4-го 43, 8-го 112, 10-го 173) и многіе умирали. Корабль *разбитъ*.

* **1764** г. Корабль (66 п.) **Св. Петръ.** Командиръ Капитанъ 2 ранга *И. Горяиновъ*. (Финск. з.) Находясь въ Ревельской гавани, вооруженный, наканунѣ только втянувшійся въ гавань, около полудня 4 августа, при вѣтрѣ отъ NW, загорѣлся, отъ утаеннаго Констапелемъ Шамординымъ въ крютъ-камерѣ пороха, трехъ-пудовъ, который этотъ господинъ, подъ предлогомъ, будтобы ему надобно вымести крютъ-камеру, сталъ разсыпать по частямъ, для удобнѣйшаго выноса. Офицеры этого корабля были такъ неблагоразумны, что получивъ, по обыкновенію, отъ карауленаго офицера, фонарь, оказавшійся неблагонадежнымъ, и притомъ присланный безъ офицера, дали въ крютъ-камеру свой фонарь, высѣкши для него огонь, и никого изъ корабельныхъ офицеровъ съ тѣмъ фонаремъ не послали. Съ Шамординымъ было до 30 человѣкъ. Пыль, попавшая въ скважины фонаря, воспламенилась, и причинила возгорѣніе. Корабль сгорѣлъ, и еще причинилъ пожаръ другому кораблю, близко него стоявшему, Александръ-Невскому. Корабли Москва и Рафаилъ, съ большими усиліями были выведены изъ гавани; стоявшій-же за горѣвшими кораблями, корабль

Климентъ Папа-Римскій, по не возможности вывести его, былъ отстаиваемъ помощію обливанія. Сгорѣвшій корабль, когда огонь дошелъ до днища, успѣли отвести на мель, чтобы не засорить гавани. Огонь продолжался до полуночи. Изъ команды этого корабля, погибло при пожарѣ 6 человѣкъ нижнихъ чиновъ, и 49 ранены и обожжены; виновникъ пожара и съ нимъ 6 другихъ, изъ бывшихъ въ крютъ-камерѣ, вскорѣ скончались. Командиръ и вахтенный офицеръ были приговорены къ лишенію чиновъ, первый на одинъ, второй на три года; но Императрица подписала на приговорѣ, въ день Св. Пасхи: *Для праздника Воскресенія Христова прощаются.*

* **1764** г. Корабль (66 п.) **Александръ-Невскій.** (Финск. з.) *Сгорѣлъ* вмѣстѣ съ кораблемъ Св. Петръ (см. выше), находясь подлѣ него въ гавани, и днище также было отведено на мель. Погибло 5 человѣкъ.

1764 г. Гукоръ **Св. Іоаннъ.** Командиръ Унтеръ-Лейтенантъ *Еропкинъ.* (Бѣл. м.) Возвращаясь отъ Шпицбергена, куда ходилъ для отвоза припасовъ въ экспедицію Чичагова, претерпѣвъ на морѣ разныя бѣдствія, 5 октября, при входѣ въ ручей, неподалеку отъ рѣки Золотицы, выброшенъ на мель и *разбитъ.*

1765 г. Ботъ *№ 1.* Командиръ Мичманъ *Пылаевъ.* (Бѣл. м.) Сопровождая отрядъ судовъ экспедиціи Чичагова, при входѣ въ Кильдуйнъ, 2 ноября, сильнымъ шкваломъ со снѣгомъ, былъ брошенъ на берегъ и *разбитъ.*

1766 г. Бригантина **Св. Екатерина.** Командиръ Капитанъ 2 ранга *П. К. Креницынъ.* (Охотск. м.) Выйдя изъ Охотска въ половинѣ октября, вмѣстѣ съ другими тремя, нижепоименованными судами, снаряженными, какъ и эта бригантина, для открытій на Восточномъ океанѣ, всѣ они разлучились, и всѣ были выброшены на берегъ въ разныхъ мѣстахъ. Бригантина Св. Ека-

терина, имѣвшая во все продолженіе пути сильную течь, по приходѣ къ Камчатскому берегу, стоя уже противъ Большерѣцкаго устья, только на одномъ оставшемся якорѣ и на двухъ дрекахъ, со спущенными реями и стеньгами, въ ночи на 25 октября была выброшена на берегъ лѣвымъ бокомъ, у рѣки Утки, въ 2 в. отъ нея къ югу, 25 в. выше Большерѣцка и *разбита*. Съ большимъ трудомъ команда перебралась на берегъ, когда уже сбыла вода — командиръ послѣднимъ.

1766 г. Гукоръ **Св. Павелъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *М. Левашевъ*. (Охотск. м.) По приходѣ къ Большерѣцку (см. выше), сталъ въ устьѣ рѣки Большой, въ ожиданіи полной воды, и въ ночи на 25 октября, имѣя лопнувшими оба каната, «съ общаго со служителями консиліума,» выкинулся на берегъ у Амшигачинскаго яра, къ N въ 7 в. отъ устья рѣки Большой. Впослѣдствіи былъ снятъ и исправленъ.

1766 г. Ботъ **Св. Гавріилъ.** Командиръ Штурманъ *Дудинъ 1-й*. (Охотск. м.) По приходѣ къ Большерѣцку (см. выше), успѣлъ войти въ устье рѣки Большой; но для дальнѣйшаго прохода ожидалъ полной воды, и въ ночи на 25 октября былъ выброшенъ на берегъ. Впослѣдствіи снятъ и исправленъ.

* **1766** г. Гальотъ **Св. Павелъ.** Командиръ Штурманъ *Дудинъ 2-й*. (Вост. ок.) Разлучась съ вышепоименованными тремя судами, прошелъ или былъ пронесенъ въ Восточный океанъ, первымъ Курильскимъ проливомъ, и 21 ноября добрался до Авачинской губы; но встрѣченный здѣсь льдомъ, снова отнесенъ въ море; странствовалъ еще цѣлый мѣсяцъ, потерялъ бушприхтъ, рею, всѣ паруса и канаты, и уже не имѣя ни воды ни дровъ, пустился прямо къ берегу, и выскочилъ на седьмой Курильскій островъ. Въ четверть часа судно было совсѣмъ *разбито*. Погибло 30 человѣкъ, а спаслось только 13, въ томъ числѣ командиръ. Ласково приня-

тые жителями, несчастные страдальцы, зиму провели на этомъ острову, питаясь китовымъ жиромъ, кореньями и ракушками; а въ слѣдующемъ году переѣхали въ Большерѣцкъ.

* **1766** г. Гальотъ **Св. Захаріи.** Командиръ Штурманъ *И. Балакиревъ.* (Охотск. м.) Очень ветхое и плохо вооруженное, съ командою изъ казаковъ и ссыльныхъ (16 чел.), только по крайней необходимости, и притомъ очень поздно, 16 октября, «положась на власть Божію,» отправленное въ море, это судно, съ казеннымъ и частнымъ грузомъ и пассажирами, поутру 25 октября (одновременно съ тремя изъ вышеименованныхъ) было прижато къ берегу Камчатки, между рѣчекъ Кола и Немтина, выброшено на берегъ и въ нѣсколько минутъ *разбито.* Погибло 16 человѣкъ, въ томъ числѣ жена и дочь командира, жены двухъ линейныхъ офицеровъ и трое дѣтей. Грузъ почти весь потерянъ. Судъ оправдалъ распоряженія командира во время плаванія и крушенія; но обвинилъ за согласіе съ другими членами коммисіи, утвердившими годность судна къ столь позднему плаванію, и приговорилъ всѣхъ членовъ коммисіи, къ вычету съ ихъ убытковъ, понесенныхъ казною (3699 р.), а Балакирева къ пониженію къ Штурманскіе ученики на вѣчно.

* **1767** г. Бригантина **Елисавета.** Командиръ Подштурманъ *И. Липинъ.* (Охотск. м.) Еще при выходѣ изъ Охотска, 25 сентября, выкинутое на отмель и сильно поврежденное, но потомъ исправленное, слѣдуя въ Тигиль, 20 октября было прижато къ Камчатскому берегу, противъ устья рѣки Моргинчной, опрокинуто и *разбито.* Погибли: Командиръ Подштурманъ *Николай Липинъ,* его жена, Священникъ *Окопишниковъ* съ сыномъ, и еще 12 разнаго званія мужчинъ и женщинъ.

1768 г. Гальотъ *№ 3.* Командиръ Лейтенантъ *Т. Воронинъ.* (Финск. з.) На пути изъ Риги въ Ревель, съ грузомъ, 3

сентября, за сдѣлавшимся небольшимъ поврежденіемъ, сталъ на якорь по западную сторону острова Оденсгольма. На другой день, снимаясь съ якоря, былъ прижатъ близко къ берегу, отъ котораго не могъ отойти и снова сталъ, уже на меньшей глубинѣ, за свѣжестію вѣтра на двухъ якоряхъ. Въ ночи на 5 число, крѣпкимъ западнымъ вѣтромъ и волненіемъ, сломило брашпиль и канаты высучило; гальотъ бросенъ на мель. Къ утру всѣ переѣхали на берегъ, и потомъ сняли грузъ. Судно разобрано. Виновныхъ въ крушеніи не нашлось.

1769 г. Шнякъ **„Напомникъ“.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Извѣковъ.* (Каттег.) Слѣдуя въ эскадрѣ Адмирала Спиридова въ Средиземное море, въ ночи на 16 сентября разлучился съ нею, попалъ на Скагенскій рифъ и *разбился.* Люди и большая часть вещей спасены. Выстрѣлы этого шняка отвратили бѣдствіе нѣкоторыхъ другихъ судовъ той же эскадры, слѣдовавшихъ близко за нимъ и остановленныхъ его выстрѣлами.

* **1769** г. Судно **„Мичаговъ“.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *В. Поярковъ.* (Финск. з.) Слѣдуя въ эскадрѣ Контръ-Адмирала Эльфинстона въ Средиземное море, въ ночи 10 октября отсталъ отъ эскадры и, отыскивая ее, попалъ на Поркалаудскій рифъ, гдѣ и *разбился.* Погибло 7 человѣкъ — подлекарь и 6 нижнихъ чиновъ — на одной изъ пропавшихъ лодокъ. Командиръ оправданъ. Вахтенный Лейтенантъ Пылаевъ, за невѣрное употребленіе дрейфа въ счисленіи, приговоренъ къ написанію въ матросы до выслуги; прочіе офицеры, оказавшіеся виновными въ непредставленіи объ опасности, а Мичманъ Зиновьевъ и три штурмана въ самовольной перемѣнѣ курса, въ рядовые на время. Однакожъ, по изустному указу Императрицы, по случаю радостной вѣсти о Чесменской битвѣ, Лейтенантъ Пылаевъ, а вскорѣ за нимъ и другіе, прощены.

1770 г. Корабль **Полтава.** (Финск. з) Стоя въ Кронштатской гавани, 30 апрѣля въ 7 часу утра, «огрузъ на лѣвый бокъ.— Уповательно въ подводной части гдѣ нибудь вышилъ шагель». Глубина гавани не допустила совершенно затонуть, и потому, поваливъ его на бокъ, выкопопатили, мѣстами исправили и подвели подъ него парусъ; но въ теченіи слѣдующихъ двухъ сутокъ, дѣйствуя 800 человѣкъ команды съ 26 помпами, 4 ушатами и 150 ведрами, не могли отлить воды, и за тѣмъ, не теряя однакожъ надежды отлить впослѣдствіи, всѣ обратились ко вводу въ каналъ другихъ кораблей, также возбудившихъ опасеніе.

1770 г. Пакетъ-ботъ **Летучій.** Командиръ Лейтенантъ *Ростиславскій.* (Средиз. м.) Состоя въ эскадрѣ Адмирала Спиридова, но откомандированный отъ нея, въ апрѣлѣ мѣсяцѣ *разбился* у береговъ Мореи, при мѣстечкѣ Витуло. Всѣ спаслись.

1770 г. Корабль (70 п.) **Святославъ.** Командиръ Капитанъ *В. Роксбургъ,* подъ флагомъ Контръ-Адмирала *Эльфинстона* (Средиз. м.) Находясь при блокадѣ Дарданеллъ, былъ отозванъ къ Главнокомандующему флотомъ Графу Орлову, на островъ Лемносъ, и подходя къ этому острову, по утру 6 сентября, кажется по винѣ лоцмана (Гордона, Англичанина), сталъ на его сѣверный рифъ. Было свѣжо; снятіе команды, на подошедшія отъ эскадры суда, продолжалось шесть дней. Адмиралъ съѣхалъ на четвертый день; Капитанъ послѣднимъ. Еще до 27-го продолжали снимать грузъ, а 27-го, уже почти совсѣмъ *разбившійся* корабль, былъ *подожженъ.* Всѣ спаслись. Судъ обвинилъ Контръ-Адмирала Эльфинстона въ принятіи невѣдущаго лоцмана и излишней къ нему довѣренности, но не произнесъ надъ нимъ приговора; лоцманъ же, приговоренный къ смерти, бѣжалъ.

«Никогда не забуду потерянія Святослава — писалъ Эльфинстонъ Графу Панину.—Также и чувствуемаго мною мученія: дѣти

мои были со мною при семъ мученіи. Я надѣюсь, что какъ скоро въ семъ дѣлѣ публично справиться можно, то виновные будутъ наказаны, ибо никто, никогда, столь стыднымъ образомъ корабля не теряли. Подумайте Ваше Сіятельство какое мнѣ было удивленіе, когда я былъ первая особа на кораблѣ, который почувствовалъ, что оный ударился объ мель».

«Несчастный случай, потерянiемъ корабля послѣдовавшій — писалъ объ этомъ событіи Адмиралу Спиридову Главнокомандующій флотомъ Графъ А. Г. Орловъ — по обстоятельствамъ нынѣшнихъ нашихъ предпріятій столь чувствителенъ, что не могу я достаточно описать вамъ моего сожалѣнія».

1770 г. Корабль **Родосъ.** Командиръ Капитанъ 1 ранга *А. И. Круз.* (Средиз. м.) Этотъ корабль былъ взятъ отъ Турокъ въ Чесменскую битву, и какъ единственный призъ этого побоища, назначенъ къ отправленію въ Россію, побѣднымъ трофеемъ. Слѣдуя по Средиземному морю, 31 октября былъ принужденъ, отъ крѣпкаго вѣтра, изорвавшія парусовъ и сильной течи, спуститься къ острову Церито; на другой день едва не затонулъ — вода въ кораблѣ доходила до 7 футовъ, и притомъ командиръ, офицеры и почти вся команда, были обезсилены болѣзнями; потому, въ ночи на 5 ноября, спустились къ ближайшему берегу, въ бухту Мезата полуострова Майна, и здѣсь, почти затонувшій корабль, поставили на мель. Люди были свезены на берегъ, непріязненный намъ въ этомъ мѣстѣ, и стояли на бивакахъ, окруженные разбойничествующими Майнотами, безъ малѣйшаго укрытія отъ непогодъ, и чрезвычайно нуждаясь въ прѣсной водѣ, которую покупали очень дорого. Только 16 числа стали подходить, нанятыя въ Церито суда, на который островъ и были перевезены. Умерли отъ изпуренія: Лейтенантъ *Демьяновъ*, Прапорщикъ *Абатуровъ* и 21 человѣкъ нижнихъ чиновъ. Корабль, чтобы не достался непріятелю, 7 ноя-

бря былъ *сожженъ*. Двѣ десяти-весельныя шлюпки, мѣдный котелъ и эндова — вотъ все, что было спасено отъ этого корабля, такъ недолго и такъ плохо служившаго намъ.

* **1771** г. Гальотъ **Энге-Тобіасъ.** Командиръ Штурманъ *Розмысловъ*. (Финск. з.) Посланный изъ Кронштата въ Ревель съ провизіею, на пути много разъ останавливался на якорѣ за противнымъ вѣтромъ, и наконецъ, въ ночи на 28 октября, съ свѣжимъ попутнымъ вѣтромъ, которымъ изорвало нѣсколько парусовъ, набѣжалъ на островъ Гогландъ, противъ его верхняго маяка, и мгновенно *разбился* на части. Спаслись только два матроса, выкинутые волненіемъ на берегъ; командиръ, остальные 40 человѣкъ команды и 4 женщины, погибли.

1771 г. Фрегатъ **Ѳеодоръ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Муромцовъ*. (Средиз. м.) Слѣдуя отъ острова Тассо къ острову Имбро, въ Архипелагѣ, 17 октября сильно потекъ, потому спустился по вѣтру, и по утру на другой день сталъ на якорь у острова Св. Евстратія, имѣя воды въ трюмѣ болѣе 9 футовъ. Команду свезли, а фрегатъ *затонулъ*. Командиръ оправданъ.

1771 г. Фрегатъ **Санторинъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Овцынъ*. (Средиз. м.) Находясь съ эскадрою Графа Орлова при нападеніи на островъ Мителинъ (Архипелага), сдрейфовалъ съ якорей къ берегу, и впослѣдствіи *сожженъ*. Командиръ и команда взяты въ плѣнъ; спаслись только, предварительно отправленные на другое судно, больные и раненые.

* **1773** г. Гальотъ **Стрѣльна.** (Финск. з.) На сѣверной сторонѣ острова Соммерса, 14 сентября, *разбитъ*. 19 человѣкъ команды и 1 дѣвочка, трое сутокъ были носимы по морю въ «рубкѣ» (каюта), и только одинъ изъ нихъ утонулъ. Командиръ— имя котораго не дошло до насъ — съѣхавшій предъ этимъ въ Біэркэ-зундъ, тоже спасся.

* **1773** г. Корабль (66 п.) **Азія.** Командиръ Капитанъ *Толбузинъ.* (Средиз. м.) По выходѣ, 7 февраля, отъ острова Миконо (въ Архипелагѣ) направился къ острову Имбро — и *пропалъ безъ вѣсти.* Погибло 439 человѣкъ; нашли только бизань-мачту и нѣсколько обломковъ, прибитыхъ къ берегамъ острова Миконо.

* **1774** г. Фрегатъ **Минерва.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *А. Воейковъ* (Финск. з.) Обращенный въ транспортное судно, фрегатъ этотъ былъ посланъ изъ Ревеля въ Кронштатъ, съ гардемаринами и солдатами. Миновавъ Кокшхарскій маякъ въ 8 ч. вечера 10 октября, и слѣдуя отъ него съ попутнымъ вѣтромъ, къ 4 часамъ утра, вмѣсто ожидаемаго открытія острова Родшера, влетѣлъ на камни Уррепгрунта (острова Эпскеръ) — 19 миль сѣвернѣе счислимаго пункта. Кажется всѣ спали. Командиръ, при начавшемся крушеніи, струсилъ и убѣжалъ на берегъ прежде всѣхъ. Фрегатъ *разбился*; погибло 95 человѣкъ, изъ 164. Спасшіеся провели на голомъ островѣ четверо сутокъ, безъ пищи, безъ воды и почти безъ платья. Воейковъ былъ разжалованъ въ матросы до выслуги. Замѣчательно, что представляя этотъ приговоръ, Адм.-Коллегія предлагала Вице-Президенту Графу Чернышеву поднести экстрактъ изъ него на утвержденіе Его Высочества Генералъ-Адмирала; но Вице-Президентъ отвѣчалъ, что «о подобныхъ, до наказанія принадлежащихъ дѣлахъ, докладывать Е. В. Высочеству я не могу, опясаясь оскорбить его чувствительность».

1774 г. Гальотъ **Св. Павелъ.** Командиръ Штурманъ *А. Очерединъ.* (Охотск. м.) Слѣдуя изъ Охотска въ Большерѣцкъ, съ казеннымъ провіантомъ, частнымъ грузомъ и 33 пассажирами, 26 августа, когда уже находился близко назначеннаго мѣста, былъ вынужденъ, туманами и противными вѣтрами, отстаиваться на якоряхъ и лежать въ дрейфѣ до 3 сентября. Потерявъ уже оба якоря и два паруса (брифокъ и топсель), и отнесенный отъ своего

мѣста къ SWtS на 20 Ит. миль, онъ наконецъ направился къ устью рѣки Большой; но подходя къ ней, встрѣтилъ малую глубину и приткнулся къ Курильской кошкѣ (мели.)

Совершенно выгруженный, вскорѣ совсѣмъ разбитъ. Командиръ былъ обвиненъ, сперва Главнымъ Командиромъ Охотскаго порта Капитанъ-Лейтенантомъ Зубовымъ, а потомъ и Коммисіею Военнаго суда въ С. Петербургѣ, уже въ 1786 году, въ томъ, что: медлилъ отплытіемъ изъ Охотска; невѣрно велъ счисленіе; становился на якорь когда надлежало быть въ дрейфѣ; не возвратился въ море, когда замѣтилъ малую глубину въ устьѣ; и наконецъ, что несрубилъ мачтъ, когда былъ на мели. За это приговоренъ «къ написанію въ рядовые на шесть мѣсяцевъ.»

1774 г. Шмакъ **Екатерина.** Командиръ Штурманъ *Должантовъ.* (Охотск. м.) Слѣдуя изъ Охотска въ Камчатку, 30 сентября сталъ на якорь около рѣкъ Оналы и Голыгиной, и здѣсь былъ *разбитъ.*

* **1775** г. Фрегатъ **Первой.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Ѳедоровъ.* (Черн. м.) Слѣдуя изъ Константинополя въ Азовъ, 30 ноября приблизился къ южному берегу Крыма, у Ялты. Здѣсь, крѣпкимъ сѣверозападнымъ вѣтромъ: сломило гротъ-мачту, вырвало фокъ и бизань, переломило форъ-марсъ и бизань-рей; потому, лишенный возможности управлять судномъ, спустился по вѣтру, и 3 декабря подошелъ къ Абхазскому берегу, къ мѣсту признанному, отъ находившагося на суднѣ лоцманомъ Грека, за Геленджикъ. Обломанный и заливаемый, фрегатъ имѣлъ уже сильную течь, которую съ трудомъ отливали; и потому, для спасенія команды, рѣшились идти въ берегъ. Разбитый о камни нѣсколькими ударами, въ бурную ночь, фрегатъ не представлялъ никакого убѣжища: люди спасались, хватаясь за обломки; но прибиваемые къ берегу, были захватываемы Абазинцами. Перекупленные, преданнымъ намъ Суджукъ-Кальскимъ Пашею: Лейтенантъ Ушаковъ, Лекарь Тодтъ,

Штурманъ Угловъ, всего съ нижними чинами 82 человѣка, вскорѣ (20 декабря) были доставлены въ Тамань; другіе 12 выкуплены въ февралѣ 1776 г.; а матросъ Пенелинъ черезъ тридцать-шесть лѣтъ, въ 1809 г. на осьмидесятомъ году жизни. Погибли 58 человѣкъ, въ томъ числѣ командиръ Кап.-Лейт. *Ѳедоровъ*, Мичманъ *Лиленковъ* и Штурманъ *Леоновъ*.

1775 г. Шхуна **Берислань.** Командиръ Лейтенантъ *П. Ѳ. Шаховъ*. (Черн. м.) Стоя на якорѣ на Очаковскомъ рейдѣ, подъ управленіемъ (за отсутствіемъ командира) Штурмана *К. Редебска*, въ ночи на 19 января отнесенъ льдами въ море, и носимый съ ними по 30-е, наконецъ прибитъ къ устью Днѣстра, у Аккермана, и выброшенъ на мель. Всѣ спаслись.

1775 г. Транспортъ **Тарантула.** Командиръ Подштурманъ *П. Акатовъ*. (Азов. м.) На пути изъ Ениколя въ Петровское укрѣпленіе, куда везъ пассажировъ (75 чел.) и частный грузъ, не имѣя шлюпки, *лага*, ни дровъ, ни *кизяку*, 1 декабря потерялъ одинъ за другимъ почти всѣ паруса, и повредилъ вооруженіе; такъ какъ при этомъ начинались уже морозы, а топлива не было, то воротились назадъ; на пятый день этого бѣдственнаго плаванія, совсѣмъ оледенѣлые, были прибиты къ Тамапскому берегу, гдѣ судно разобрано. Всѣ спаслись; но грузъ былъ разграбленъ, и даже одинъ изъ часовыхъ *украденъ* Татарами. Командиръ оправданъ; но заподозрѣнный въ пьянствѣ и буйствѣ, раздѣляемомъ вмѣстѣ съ батальоннымъ начальникомъ Ложкинымъ.

1776 г. Полякра *№ 53*. Командиръ Мичманъ *В. Берсеневъ*. (Черн. м.) Слѣдуя изъ Ениколя въ Петровское укрѣпленіе, на восточномъ берегу, 22 октября за противнымъ вѣтромъ остановился на якорѣ на малой глубинѣ, былъ сдрейфованъ еще на меньшую, въ теченіи ночи наполнился водою, и черезъ пять дней, усилившимся вѣтромъ, совсѣмъ *разбитъ*. Всѣ спаслись, еще прежде разбитія.

* **1777** г. Ботъ **Курьеръ.** Командиръ Мичманъ *И. Сорокинъ.* (Черн. м.) Находясь при описи Севастопольской (Ахтіарской) бухты, вечеромъ 4 сентября, сильнымъ отъ NNW шквалomъ, сорванный съ якоря (за проливомъ Акдалъ), при чемъ сломилась еще мачта, былъ выброшенъ на камни и *разбитъ.* Погибли: Подштурманъ *Александръ Лукьяновъ* и 22 нижнихъ чиновъ. Командиръ, распоряжавшійся очень хорошо, былъ совершенно оправданъ.

1777 г. Транспортное судно **Ракъ.** Командиръ Подштурманъ *П. Бекляевъ.* (Азов. м.) Отправляясь изъ Ениколя въ Таганрогъ съ грузомъ, много разъ останавливался на якорѣ за противнымъ вѣтромъ, и 4 августа, находясь не далеко отъ выхода, былъ подрейфованъ свѣжимъ NW, сорванъ съ якоря «по худости каната» и неудержанный остальными двумя якорями, въ слѣдующее утро принесенъ къ Кубанскому берегу у Долгой косы, гдѣ и оставленъ командою, полуразрушенный и залитый. Для стягиванія съ мели, на этомъ транспортѣ не имѣлось гребнаго судна, оторваннаго предъ самымъ отправленіемъ.

1778 г. Транспортъ **Ахтанонъ.** Командиръ Подштурманъ *А. Невскій.* (Азов. м.) Слѣдуя изъ Петровскаго укрѣпленія въ Таганрогъ для исправленій, 10 ноября сталъ на якорь противъ рѣки Міуса, срѣзанъ льдомъ, отнесенъ въ море, и поутру на другой день, противъ Кривой косы, оставленъ командою, спасшеюся на яликѣ, который въ свою очередь, тоже едва не былъ затертъ льдами. По съѣздѣ команды, транспортъ упалъ на бокъ и *потонулъ.* Командиръ оправданъ.

1778 г. Ботъ **Соловей.** Командиръ Штурманъ *Трубицынъ.* (Касп. м.) Посланный въ Энзили, для закупки ко Двору фруктовъ, на возвратномъ пути, 15 октября, въ 17 верстахъ не доходя устья Волги, былъ встрѣченъ льдами, носимъ съ ними

пять дней, выброшенъ у Рышкова эрика, въ 28 в. отъ устья, и *разбитъ*. Люди и грузъ спасены.

1779 г. Фрегатъ **Наталія**. Командиръ Капитанъ 2 ранга *П. И. Ханыковъ* — впослѣдствіи извѣстный Адмиралъ. (Нѣмец. м.) Посланный въ Англію, съ частнымъ грузомъ и подъ купеческимъ флагомъ, по вступленіи въ Нѣмецкое море, цѣлую недѣлю (14—20 сентября) выдерживалъ, подъ гротомъ и бизанью, противный штормъ, и потому, нѣсколько сбившись въ счисленіи, въ ночи на 22 сентября, слѣдуя уже съ попутнымъ вѣтромъ, принялъ маячные огни за судовые, и сталъ на банку противъ острова Шкеленга. Банка эта, по счисленію и по прокладкѣ на разныхъ наличныхъ картахъ, тогда отстояла въ разстояніи отъ 50 до 80 миль. Командиръ, сомнѣваясь въ вѣрности счисленія, предлагалъ лоцманамъ ночь пролежать въ дрейфѣ; но лоцмана отклонились отъ этого предложенія, надѣясь на свое искусство и знаніе мѣстности. Въ теченіи слѣдующаго дня вся команда была перевезена на берегъ, и командиръ съѣхалъ послѣднимъ, когда фрегатъ былъ уже на боку, наружѣ только одна часть юта. Фрегатъ *разбился*. Командиръ былъ совершенно оправданъ. Еще въ первые дни послѣ крушенія, онъ имѣлъ утѣшеніе получить слѣдующія строки отъ Вице-Президента Адм.-Коллегіи Гр. П. Г. Чернышева: «Сердечно сожалѣю о приключившемся несчастіи вамъ и ввѣренному вамъ фрегату. Не вина и не оправдывая васъ ни мало, скажу вамъ, въ ваше одно утѣшеніе, что Г-жа Гаррисъ пишетъ къ Вице-Адмиралу Грейгу и къ своему брату, что въ семъ несчастномъ случаѣ, ваше поведеніе, мужество и расторопность, были таковы, каковыхъ мы отъ заслуженнаго и знающаго морское искусство офицера ожидать могли. Это, при столь прискорбномъ извѣстіи, меня порадовало очень много». И потомъ, по окончаніи дѣла, 30 октября: «За великій долгъ себѣ поставляю, открыть всей командѣ вашей, какъ

господамъ оберъ-офицерамъ, такъ унтеръ-офицерамъ и рядовымъ, что Коллегія, и я особо, совершенно ими довольны за оказанное при семъ случаѣ повиновеніе, тихость и исполненіе своей должности. Оное столь много имъ чести дѣластъ, сколь и вамъ, яко начальнику». Въ вышеупомянутомъ письмѣ дѣвицы Гаррисъ (3 октября), находимъ слѣдующее: «...Ужасно было наше положеніе въ эту ночь, съ 11 ч. вечера до 5 ч. утра, когда прибыли на помощь лодки. Мы потеряли руль вскорѣ послѣ того какъ ударились объ мель, и съ той поры, считали себя въ великой опасности. Я не могу умолчать о твердости Капитана Хапыкова. Онъ нисколько не потерялся, и я увѣрена, что за наше спасеніе мы обязаны только присутствію его духа: въ то время, когда мы всѣ утѣшались надеждою, что фрегатъ сойдетъ на глубшу, и общее убѣжденіе было отрубить канаты, только одинъ Капитанъ настаивалъ въ противномъ, ибо былъ увѣренъ, что фрегатъ еще можетъ устоять нѣкоторое время не разбившись, а сойдя съ мели, подвергнется неминуемой гибели на окружающихъ банкахъ. Событія оправдали его предположенія: по мѣрѣ отлива воды, фрегатъ увязалъ въ пескѣ, а на разсвѣтѣ прибыла помощь. ...Внимательность Г. Хапыкова къ намъ, пассажирамъ, его невозмутимое спокойствіе и твердость, удивляли насъ, и мы не можемъ не быть ему признательными... Г. Хапыковъ, бывшій столь отважнымъ и дѣятельнымъ во время крушенія, теперь задумчивъ и печаленъ. Съ горестію я смотрѣла со шлюпки, какъ упала и послѣдняя мачта нашей бѣдной Наталіи; сегодни послѣ полудни я смотрѣла съ берега на мѣсто крушенія, но и признаковъ нѣтъ несчастнаго фрегата...»

1779 г. Корабль **Всеволодъ.** Командиръ Капитанъ *А. Бергъ.* (Финск. з.) Стоя въ Ревельской гавани и приготовляясь къ походу въ Сѣверное море, рано утромъ 8 марта загорѣлся; былъ выведенъ отъ сосѣдства другихъ судовъ, для чего прорубали

ледъ, и *сгорѣлъ*. Причина пожара не отыскана: одинъ плотникъ признавался, что наканунѣ, во время работъ, снимая пальцами свѣтильню со свѣчи фонаря, бросилъ ее на палубу и затопталъ; но смраду не было замѣчено вечеромъ. Командиру сдѣланъ выговоръ за слабое содержаніе на его кораблѣ караула. Еще наказаны, временнымъ разжалованіемъ и обходомъ въ производствахъ: караульный офицеръ (совѣтникъ) за несмотрѣніе надъ рундомъ, и офицеръ, бывшій наканунѣ на работѣ, оставившій оную прежде окончанія. Исправлявшій рундъ, фурьеръ Колесовъ, за неисполненіе своей обязанности, написанъ въ рядовые и наказанъ шпицрутенами; а провинившійся въ небрежномъ обхожденіи съ огнемъ плотникъ, высѣченъ кошками.

* **1779** г. Фрегатъ **Третій.** Командиръ Капитанъ 1 ранга *Вороновъ*. (Черн. м.) Находясь въ Керченской гавани и приготовляясь къ походу, 23 марта, во второмъ часу по полудни, былъ *взорванъ на воздухъ*. Начальный огонь показался у крютъ-камеры, которую въ то время обивали новою парусиною; но собственно взрывъ, послѣдовалъ отъ 149 бочекъ пороху, остававшихся на фрегатѣ сложенными въ констапельской во всю зиму, за непомѣстительностію въ магазинахъ. Погибли: Мичманъ *Александръ Волковъ* и 19 нижнихъ чиновъ. Обвиненъ только артилерійскій офицеръ, Унтеръ-Лейтенантъ Багрѣевъ, за то что не находился при настоящей работѣ, и написанъ въ канонеры на одинъ годъ.

Получивъ свѣденіе объ этомъ несчастіи, Императрица написала Вице-Президенту Адм.-Коллегіи Графу Чернышеву: «Подобныя несчастія ни отчего иного происходятъ, какъ отъ неисполненія предписаннаго и отъ послабленія; отъ чего люди погибаютъ, а Государство слабѣетъ, ибо теряетъ оборону ему» — и было приказано строжайше изслѣдовать это дѣло.

1779 г. Фрегатъ **Констанція.** Командиръ Лейтенантъ *Смирновъ.* (Финск. з.) Стоя въ Кронштатской гавани, ошвартовленный, съ баластомъ и нагруженный провіантомъ, поутру 20 іюня, нашедшимъ отъ W шквалomъ, опрокинутъ на лѣвый бокъ; но черезъ четыре часа поднятъ. Командиръ, за неснущеніе на ночь верхняго рангоута и не на мѣстѣ оставленный провіантъ (сухой въ средней палубѣ, а мокрый на верху), приговоренъ къ написанію въ рядовые на одинъ мѣсяцъ; а Штурманъ Никифоровъ, за то что не былъ при погрузкѣ провизіи, получивъ на это приказаніе командира, на два мѣсяца; и сверхъ того, съ командира положенъ вычетъ за потери. Но оба прощены по манифесту 1782 г. августа 7.

* **1780** г. Корабль **Слава Россіи.** Командиръ Капитанъ *Баскаковъ.* (Средиз. м.) Разлучившись, въ 9 ч. вечера 23 октября, около Тулона, съ эскадрою Контръ-Адмирала Борисова, съ которою слѣдовалъ, спустя два часа увидѣлъ подъ вѣтромъ берегъ; было свѣжо и потому бросилъ два якоря; незадержался, и выкинутъ на камни, на которыхъ корабль *разбитъ.* Погибли только больные 11 человѣкъ, бывшіе въ трюмѣ; прочіе 446 всѣ спаслись. Мѣсто крушенія островъ Лажа-Лингеръ, по счисленію отстоялъ на SO 70° въ 30 Пт. миляхъ.

* **1782** г. Лоцъ-ботъ *№ 3.* Командиръ Штурманъ *М. Полубояриновъ.* (Финск. з.) Посланный изъ Ревеля къ Паргэну, для спасенія ставшаго тамъ Англійскаго купеческаго судна, 11 ноября, стоя здѣсь на якорѣ, крѣпкимъ вѣтромъ былъ выброшенъ на камни и *разбился.* При спасеніи — помощь была подана Англичанами разбившагося судна, бывшими тогда уже на берегу — потонулъ только 1 матросъ. Командиръ оправданъ.

1782 г. Фрегатъ **Архипелагъ.** Командиръ Лейтенантъ *І. Перій.* (Черн. м.) Возвращаясь изъ заграницы, куда ходилъ съ товарами, Высочайше покровительствуемой компаніи купца Воло-

димірова съ товарищами, подъ купеческимъ флагомъ, вечеромъ 15 октября, подходя къ острову Ада, сталъ на его косу, тогда не означенную на картѣ, не могъ сняться и вскорѣ наполнился водою. Помощь получили только на четвертый день, и командиръ съ остальными людьми, съѣхали уже поутру 20-го. Фрегатъ *разбитъ*. Командиръ оправданъ.

* **1782** г. Яхта **Міюсъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Я. П. Лавровъ*. (Черн. м.) Посланный, въ этомъ-же году, изъ Херсона въ Смирну, съ Консуломъ Хемницеромъ, на возвратномъ пути оттуда, *пропалъ безъ вѣсти*. Носились слухи, будто бы онъ разбился на Абхазскомъ берегу, между крѣпостями Фаршъ и Батумъ, у крѣпостцы Діонья-Калесы; что команда въ плѣну, а судно Турками починено. Но самыя тщательныя розысканія, сдѣланныя по приказанію Графа Чернышева, тогдашняго Вице-Президента Адм.-Коллегіи—«не только по долгу, но и по человѣчеству, для избавленія отъ столь жалостнаго состоянія, которое семейства оставшіяся оплакиваютъ,» писалъ онъ мѣстному начальнику Костливцову—всѣ розысканія были тщетны, и по сдѣланнымъ справкамъ, никакого судна, въ означенныхъ мѣстахъ, не разбивалось.

* **1782** г. Корабль **Корона.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *А. Бабушкинъ*. (Азов. м.) Посланный отъ береговъ Крыма, у которыхъ находился въ крейсерствѣ, обратно въ Таганрогъ, по неимѣнію *второй* обшивки, вечеромъ 15 ноября, подходя къ Золотой косѣ, за наступившею темнотою и незнаніемъ фарватера, остановился на якорѣ, и затрудняемый, сдѣлавшимся потомъ отъ О, противнымъ вѣтромъ и теченіемъ, простоялъ до 18-го, когда понесло сильный ледъ. Канаты были обвернуты сарвшиями и бочечными досками, съ обѣихъ бортовъ опущены стелюги, съ носу запасныя брамстеньги, и съ блинда-рея привѣшены дреки и баластины; но ледъ все усиливался, и потому рѣшились, по общему съ

командою совѣту, идти обратно въ Керчь; проходили въ полыньяхъ еще два дни, на ночь останавливаясь на якорѣ, безпрестанно тѣснимые льдами, и вечеромъ 20-го, опасаясь замерзнуть въ открытомъ морѣ, отрубивъ канатъ, совершенно обледенѣлый, понеслись со льдомъ и теченіемъ къ западу; на четвертый день, 23-го, были принесены къ мелководію Морскихъ острововъ; переломился руль, пробились борта, корабль наполнился водою и упалъ на лѣвый бокъ. Тогда, оставя судно, всѣ отправились по льду къ берегу, въ началѣ нижніе чины, потомъ офицеры и командиръ; но встрѣтивъ на пути обширную полынью, были принуждены переночевать въ дорогѣ, и на разсвѣтѣ увидѣли себя отнесенными къ югу верстъ на 25, къ Міюсской косѣ, верстахъ въ 5 отъ нея, на которую тоже не могли выйти; наконецъ, уже 25-го, вышли на берегъ у Бѣлосаринской косы, и только 27-го достигли Карантинnаго дома. Во все время этого бѣдствія, были крѣпкіе вѣтры и жестокіе морозы. Изъ 123 человѣкъ команды, 29 (въ томъ числѣ 2 подштурмана) пропали безъ вѣсти, и 19 сильно отморожены.

* **1782** г. Корабль **Таганрогъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *С. Филатовъ.* (Азов. м.) Также, посланный изъ крейсерства у береговъ Крыма въ Таганрогъ, за худостію и неимѣніемъ *второй* обшивки, 17 ноября, находясь по восточную сторону Кривой косы, былъ встрѣченъ льдомъ; также искалъ выхода въ полыньяхъ, къ ночи останавливаясь на якорѣ, и принимая такія же предосторожности отъ напора льда; потерялъ два якоря, и несомый со льдомъ, вечеромъ 23-го, въ 4 верстахъ къ югу отъ маленькаго островка у Долгой косы, остановился на мелководіи. Спустивъ за корму запасный рангоутъ, чтобы удержаться кормою противъ вѣтра, поставили по бортамъ стелюги и надѣлали изъ оставшихся канатовъ кранцы, разбивая, носящіеся кругомъ льды, фалконетами и баластинами; но вскорѣ, стремительно нашедшій ледъ, переломалъ

выпущенный рангоутъ, оборвалъ стелоги и кранцы, сталъ отдирать обшивку и выломилъ нѣсколько шпангоутовъ; корабль наполнился водою. Созвавъ общій совѣтъ, рѣшились оставить судно; но за наступающею темнотою и крѣпкимъ вѣтромъ, были принуждены провести на немъ еще одну ночь. Посланные, на разсвѣтѣ 24 числа, отыскивать дорогу къ близь лежащей косѣ, нашли ее очень трудною, и самое пристанище неудобнымъ, покрытымъ льдами; потому послали осмотрѣть мѣстность въ другую сторону, и, проведя еще одну ночь на развалинахъ своего судна, только утромъ 25-го, «по принесеніи Господу Богу моленія,» оставили его, въ началѣ нижніе чины, потомъ унтеръ-офицеры, и наконецъ командиръ съ офицерами: «кругомъ льдомъ протертое, обшивка во многихъ мѣстахъ оборванная, шпангоуты и ахтеръ-штевень едва не оттертые, воды сверхъ палубы 1½ фута;» и «съ великою трудностію» перебрались на Бѣлосарынскую косу, откуда въ Карантинный домъ, уже 2 декабря. Изъ 100 человѣкъ команды, погибло 32; въ томъ числѣ подшхиперъ *Подрѣзовъ*.

Адм.-Коллегія, разсмотрѣвъ слѣдственныя дѣла объ этихъ двухъ крушеніяхъ кораблей, указомъ 20 января 1783 года, опредѣлила: «По разсмотрѣніи плаваній этихъ кораблей и распоряженій къ спасенію, чинимыхъ командирами, ни къ чему иному приписать не можетъ, какъ только къ одному несчастію, послѣдовавшему отъ силы вѣтровъ и носимаго по морю льда».

1782 г. Судно **Молнія.** Командиръ Лейтенантъ *Обольяниновъ*. (Азов. м.) Посланный на этомъ ветхомъ суднѣ, назначавшемся въ перетимбировку, изъ Таганрога къ Петрушевской косѣ, для занятія брантвахтеннаго поста у Карантиннаго дома, по случаю открывшейся тогда на полуостровѣ Крымѣ опасной болѣзни, на третій день по приходѣ къ назначенному мѣсту, замѣтилъ несущійся по морю мелкій, но обильный ледъ, и въ 9 ч. вечера, вы-

стрѣломъ изъ фалконета, просилъ позволенія возвратиться къ порту; получивъ которое, въ 11 ч. снялся съ якоря. Противный вѣтеръ и значительное противное теченіе отъ О, не допустили достигнуть убѣжища, и потому, принужденный ночью стать на якорь, хотя вѣтеръ стихъ и теченіе сдѣлалось попутнымъ (отъ W), такъ былъ окруженъ, сомкнувшимися отвсюду льдами, что находясь уже не далѣе $1\frac{1}{2}$ верстъ отъ гавани, принужденъ оставаться на якорѣ; вечеромъ-же, съ усилившимся восточнымъ вѣтромъ и вновь перемѣнившимся теченіемъ, напирающіе льды потащили въ море, и потому, поднявъ якорь, «отдались во власть Божію». Въ полночь, форштевень былъ уже пробитъ льдомъ, и черезъ два часа, принесенное къ Петрушинской косѣ, на глубинѣ 4 ф., судно брошено на бокъ, въ разстояніи 8 в. отъ Европейскаго маяка. Для удержанія судна на мѣстѣ, спустили нижніе реи за бортъ, привязавъ ихъ, одними концами за мачты, а другими утыкая въ грунтъ, и для облегченія повыкинувъ нѣсколько грузу. 20-го числа, опасаясь, чтобы при случившимся отъ W вѣтрѣ не снесло на глубину, гдѣ предстояло ожидать вѣрной гибели, по совѣту съ командою, оставя судно, сошли по льду на берегъ «съ крайнею опасностію».

1782 г. Гальотъ **Тарантулъ.** Командиръ Штурманъ *Лыхинъ.* (Азов. м.) Отправленный изъ Керчи въ Таганрогъ, 20 ноября, уже подходя къ Таганрогу и миновавъ Золотую косу, былъ отнесенъ, встрѣченными льдами, въ море, и носимый съ ними пятеро сутокъ, при крѣпкомъ восточномъ вѣтрѣ и большихъ морозахъ, «съ великимъ страхомъ,» потерялъ якоря, оставаясь при одномъ 15 пуд. вѣсомъ, съ протертою и поврежденною обшивкою, когда, 24-го, вынесенный въ открытое море, уже совершенно не зная своего мѣста, но полагая себя близкимъ къ сѣвернымъ берегамъ, пошелъ къ сѣверу; увидѣвъ косу Васспріопову, направился отъ нея, по способности вѣтра (OSO) къ косѣ Арабатской, къ

которой прибылъ 26-го, и найдя здѣсь два бота, снабженный съ нихъ якорями, 29-го пошелъ было обратно къ Керчи, но былъ задержанъ противными вѣтрами по западную сторону мыса Кассандиби, и оставался безъ провизіи, только «пробавляясь около Татаръ покупкою хлѣба». Получивъ потомъ предписаніе слѣдовать къ Керчи, 13 декабря онъ пошелъ къ бухтѣ Кассандиби, чтобы запастись въ ней провизіею; на пути попалъ на мель, при чемъ «въ положеніи берега на картѣ оказалась великая разность;» на другой день хотя и оттянулся, но отъ великаго волненія сталъ ударяться о дно (при глубинѣ $12\frac{1}{2}$ ф., углубленіи $6\frac{1}{2}$ ф.), и не смотря на сдѣланныя облегченія, вечеромъ 15-го, усилившимся отъ NW штормомъ былъ принужденъ, отрубивъ послѣдній якорь, броситься къ берегу, на который положенъ бокомъ, заливаемый черезъ ходящими волнами. Съ помощію выѣхавшихъ Татаръ, всѣ благополучно перебрались на берегъ, обмоченные и обледенѣлые.

Адм.-Коллегія, опредѣленіемъ 7 апрѣля 1783 года, сдѣлала такое-же рѣшеніе, какое о вышеозначенныхъ двухъ корабляхъ.

***1782** г. Судно **Св. Надежда Благополучія**. (Охотск. м.) Отправленное изъ Охотска въ Нижнекамчатскъ, съ богатымъ грузомъ, было выброшено на одинъ изъ Курильскихъ острововъ, и только черезъ два года стало извѣстнымъ это бѣдствіе. Всѣ погибли.

1783 г. Ботъ *№ 3*. Командиръ Штурманъ *Трубниковъ*. (Касп. м.) Слѣдуя изъ Астрахани въ Астрабадъ, съ провіантомъ, и имѣя еще посланца тамошняго Хана, 24 іюля, будучи у восточнаго берега острова Огурчинскаго, получилъ попутный штормъ, сильно потекъ, едва не затонулъ, и на другой день выскочилъ на Ферабатскую косу. Снявъ команду и грузъ, судно *сожгли*. Рапортъ о своемъ бѣдствіи, командиръ начинаетъ такъ: «Порученный

мнѣ ботъ № 3 и команда, въ безчастномъ случаѣ, обстоятъ *благополучно*».

1785 г. Гальотъ **Донецъ**. Командиръ Штурманъ *Акимовъ*. (Черн. м.) Слѣдуя изъ Керчи въ Севастополь, потерпѣлъ отъ жестокаго шторма поврежденія, и «изнеможа продолжать плаваніе,» 21 февраля поставилъ свое судно у Ялтинскаго берега на мель, которое, на другой день и было разбито здѣсь. Командиръ оправданъ.

1785 г. Транспортъ **Несыть**. Командиръ Подштурманъ *Зыбинъ*. (Азов. м.) Слѣдуя изъ Ениколя къ Таганрогу, съ пассажирами и частію груза, при благополучномъ вѣтрѣ, на другой день по выходѣ, 24 мая, получилъ сильную течь, для отвращенія которой подвелъ парусъ, но которая не прекратилась чрезъ это, и къ вечеру судно наполнилось водою до 4 ф. высоты. Вѣтеръ между тѣмъ крѣпчалъ; а ходъ съ $5\frac{1}{2}$ узловъ, при погруженіи судна, замѣтно умалялся; берегъ былъ далеко, и глубина моря 32 ф. Снайтовленные борта расходились, и волны переливались черезъ. Повсему этому, около полуночи, когда судно уже лежало почти бокомъ, убравъ паруса, желающіе стали кидаться въ бывшую на буксирѣ шести-весельную шлюпку, которая однакожъ еще не отрѣзывала своего буксира; а командиръ, вмѣстѣ съ другими, держался на бортѣ у гротъ-русленя. Но сбитый волненіемъ съ борта, онъ былъ перехваченъ на шлюпку, на которой находилось уже четырнадцать человѣкъ; и какъ волненіе заливало ее, то на разсвѣтѣ, отрубивъ буксиръ, она пустилась по вѣтру въ море, къ счастію успѣвъ перехватить плававшія въ водѣ гротъ-мачту и два весла. Къ концу дня они увидѣли берегъ, между косъ Бѣлосаринской и Бердянской, у Греческой слободы Кизилташъ, гдѣ и пристали въ ночи на 26-е. Остававшіеся на суднѣ десять человѣкъ, провели на немъ еще трое сутокъ, а въ четвертыя сняты, на шедшія изъ Таганрога

суда. Потонуло 5 нижнихъ чиновъ и 2 пассажира. Командиръ былъ оправданъ.

1786 г. Корабль **Александръ Невскій.** Командиръ Капитанъ 2 ранга *Д. Доможировъ* (Черн. м.) Только что отстроенный въ Херсонѣ, 23 сентября вышелъ въ море, слѣдуя въ Севастополь, и поутру на другой день ударился о камень, а потомъ брошенъ на берегъ у мыса Тарханъ-кута. По счисленію, отъ этого мѣста отстояли на 16 миль; но счисленіе было уже потому ошибочно, что съ самаго начала плаванія исправляли его однимъ и тѣмъ-же, однажды испытаннымъ теченіемъ. Въ продолженіи дня всѣ спаслись, а корабль *разбился.* Командиръ и вахтенный Лейтенантъ были приговорены судомъ «къ лишенію чиновъ и ссылкѣ на вѣчно въ галерную работу;» но оправданы Начальникомъ Черноморскаго правленія Адмираломъ Мордвиновымъ.—Разстояніе 28 верстъ, писалъ онъ Князю Потемкину, по R. SO 62°, 30′ до берега, означеннаго на картѣ приглубымъ, безъ мелей и рифовъ, достаточно къ увѣренію въ безопасности, особливо когда немного оставалось до свѣту. Въ Балтійскомъ морѣ плаваютъ, лавируясь ближе къ берегу, въ темныя ночи. Еслибъ командиръ держался далѣе 28 верстъ отъ берега, то по разсвѣтѣ не увидѣлъ бы береговъ, и потому не могъ бы повѣрить своего счисленія. Касательно того, что не поворотилъ при извѣстіи объ опасности, а легъ въ дрейфъ, надобно замѣтить что была ночь, и опасность, какъ она простирается, не была видима, и не видно было какъ надежной курсъ взять. Изъ обстоятельствъ дѣла видно, что еслибъ стали поворачивать по вѣтру, то опасности не избѣжали бы, и только сильнѣе бы ударились. Наконецъ: «карта, по которой счисленіе имѣлось, не сдѣлана по астрономическимъ обсерваціямъ, а только по однѣмъ плаваніямъ и размѣрамъ, и пункты не связаны положе-

ніемъ широтъ и долготъ; а потому, разность счисленія могла произойти частію и отъ невѣрности карты».

1786 г. Гальотъ **Лебедь.** Командиръ Штурманъ *Байбаровъ.* (Черн. м.) Посланный изъ Глубокой пристани, находившейся въ устьѣ Днѣпра, неизвѣстно куда и за чѣмъ, въ исходѣ ноября мѣсяца, при самомъ выходѣ, 1 декабря, потерялъ всѣ паруса, и отстаиваясь на якоряхъ, 16 былъ сорванъ съ нихъ и брошенъ на берегъ около Аккермана. Всѣ спаслись, но изнуренные работами и обмороженные; командиръ оставилъ судно послѣднимъ, уже 19 декабря.

* **1787** г. Фрегатъ **Крымъ.** (Черн. м.) Находился въ эскадрѣ Графа Войновича, которая, штормомъ начавшимся 8 сентября, въ бытность ея около Варны, разсѣяна и обломана; корабль Марія-Магдалина, безъ мачтъ, полный водою, занесенъ въ Константинопольскій проливъ и достался въ плѣнъ Туркамъ; фрегатъ Крымъ *пропалъ безъ вѣсти.*

1787 г. Гальотъ **Слонъ.** Командиръ Штурманъ *А. Леоновъ.* (Черн. м.) Нагруженный въ Херсонѣ камнями, назначенными для построекъ въ Севастополѣ, по выходѣ изъ бухты, 17 октября, сталъ за противнымъ вѣтромъ на якорь, и на другой же день былъ выброшенъ на берегъ и разбитъ. Всѣ спаслись, и командиръ оправданъ.

1788 г. Судно **Доброе Намѣреніе.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Галлъ.* (Охотск. м.) При выходѣ изъ Охотска, 8 сентября, брошено сильною зыбью на банку, и какъ при этомъ очень повреждено, то на другой день его *сожгли.* Команда и грузъ, во время отлива спасены. Были доносы, будто это судно сожжено для того, чтобы «скрыть прочность онаго и выказанное рапортомъ (Биллингса) великое ижднвеніе».

1788 г. Фрегатъ **Возмиславъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Лисовскій.* (Финск. з.) У острова Наргэна *разбитъ.*

1789 г. Корабль **Сѣверный Орелъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Галлъ.* (Финск. з.) Будучи у Барэзунда, 6 сентября сталъ на подводный камень и *разбился.* Команда спасена.

1789 г. Коттеръ **Дельфинъ.** Командиръ Лейтенантъ *Крове.* (Балт. м.) Только въ прошломъ году приведенный изъ Англіи, этотъ коттеръ, въ Іюлѣ мѣсяцѣ былъ посланъ изъ Копенгагена къ острову Борнгольму, для забранія оставленныхъ тамъ плѣнныхъ; 27-го сталъ на якорь у южной окопечности, противъ мѣстечка Родно, и ночью слѣдующихъ сутокъ, крѣпкимъ западнымъ вѣтромъ былъ брошенъ къ берегу. На разсвѣтѣ 29-го, съ помощію жителей, команда спасена, и командиръ оставилъ судно послѣднимъ, «почти нагой, держа шпагу ворту и свертокъ бумагъ въ рукѣ,» доносили спасавшіе; коттеръ *разбитъ.*

1789 г. Корабль (66 п.) **Родиславъ.** Командиръ Капитанъ 1 ранга *Тревенинъ.* (Финск. з.) Возвращаясь изъ Барэзунда въ Ревель, вмѣстѣ съ эскадрою, которой былъ флагманомъ, 15 октября, около двухъ часовъ по полудни, въ ясную погоду и при ровномъ попутномъ вѣтрѣ, сталъ на Наргэнскую 4-футовую банку, принявъ вѣху ея за Вульфинскую; къ вечеру наполнился водою; и спустя девять дней совсѣмъ *разбился.* Заблудились; командиръ отзывался незнаніемъ мѣстности, а штурманъ жаловался на невѣрность картъ и компасовъ. Всѣ спасены и всѣ оказались правы.

Главнокомандующій Адмиралъ В. Я. Чичаговъ писалъ по этому случаю Графу Чернышеву слѣдующее:

«Хотябъ Г. Тревенинъ и не имѣлъ несчастія потерять корабля, то я въ то время и завсегда, отдалъ-бы должную справедливость его достоинствамъ. Чтожъ до теперешняго случая принадлежитъ, то онъ долженъ быть нами оправданъ, и я первый, когда бы имѣлъ

малѣйшій голосъ, то донесъ-бы, что тѣмъ фарватеромъ гдѣ онъ имѣлъ несчастіе стать на мель, прошедшаго года нашъ флотъ проходилъ, слѣдственно и идти можно было, и впереди идущій у него фрегатъ прошелъ благополучно. Ошибка штурмана въ нераспознаніи какая вѣха, и притомъ его упрямство, и что увѣрялъ Г. Тревенина, что идутъ безопасно, причиною всего бѣдствія. И хотя, по строгости законовъ, начальствующій за все отвѣчаетъ; но кто же есть такой искусной офицеръ, которой-бы могъ быть увѣренъ, что въ подобномъ случаѣ, корабля своего никогда не потеряетъ?»

1789 г. Корабль (66 п.) **Вышеславъ.** Командиръ Капитанъ 2 ранга *Тизигеръ.* (Финск. з.) Слѣдуя изъ Ревеля въ Кронштатъ, на зимовку, въ эскадрѣ Вице-Адмирала Козлянинова, въ ночи на 20 октября сталъ на якорь по западную сторону Родшхера, котораго не успѣлъ обойти; и какъ вѣтеръ былъ свѣжій юго-западный, то по немногу дрейфуя, къ полудню слѣдующихъ сутокъ сталъ ударяться о камни, сильно потекъ и потерялъ руль; переходя потомъ съ мѣста на мѣсто, 23-го остановился передъ Лебядинскою мелью, срубилъ мачты, и когда совсѣмъ стихло, всѣ пересѣли на купеческія суда; послѣ полудни 25-го, командиръ послѣднимъ оставилъ корабль, который былъ зажженъ и вскорѣ за тѣмъ *взорванъ.*

О Капитанѣ Тизигерѣ, тотъ-же Адмиралъ Чичаговъ, въ письмѣ Графу Чернышеву, говоритъ слѣдующее: «Не думайте, Милостивый Государь, чтобъ я хотѣлъ только передъ вами показать доброту сердца, оправдывая несчастныхъ. Я могу имѣть доброе сердце, но притомъ долженъ всегда говорить правду. И такъ, только для оной вамъ доношу, что Г. Тизигеръ, нынѣшнее лѣто, для моей эскадры, оказалъ себя порядочнымъ, искуснымъ и храбрымъ офицеромъ».

1791 г. Фрегатъ **Антоній.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Карандино.* (Черн. м.) Крейсируясь въ Днѣпровскомъ ли-

манѣ у Глубокой пристани, для исправленія обшивки, 7 марта, при обжиганіи судна, *сожженъ*. По слѣдствію открылось, въ противность показанія командира, будто пожаръ сдѣлался черезъ полчаса послѣ обжиганія и распространился усилившимся вѣтромъ, что онъ произошелъ во время самаго обжиганія, чему способствовалъ большой вѣтеръ, и о чемъ штурманомъ и командою, было докладываемо управлявшему работами Подпоручику Карандино-жъ и корабельному подмастерью Каратаеву, обвиняя перваго еще въ дурныхъ распоряженіяхъ, будто не позволялъ прорубить бортовъ, и въ трусости, что уѣхавъ, оставилъ команду безъ гребнаго судна. Рѣшеніе суда не отыскано.

1791 г. Судно **Лифартунъ.** Командиръ Прапорщикъ *М. Никифораки.* (Азов. м.) Посланное въ апрѣлѣ мѣсяцѣ въ Таганрогъ, по прибытіи на мѣсто, уже введенное въ гавань для исправленій, 8 мая *затонуло:* отстали обшивныя доски, и по осмотрѣ оказалось, что не было ни одного члена здороваго — все гнило. Судно это было купленное, дл. 64 ф., шир. $19\frac{3}{4}$ ф., гл. $8\frac{1}{2}$ ф.

* **1792** г. Брандеръ *№ 1.* Командиръ Лейтенантъ *Варвараки.* (Черн. м.) Посланный, вмѣстѣ съ другими шестью судами, съ командами, къ устью Дуная, 4 апрѣля остановился предъ входомъ въ Сулинскія гирла, за противнымъ сѣверозападнымъ вѣтромъ, который вскорѣ обратился въ крѣпкій сѣверо-восточный; удерживалъ свое мѣсто цѣлую ночь, но поутру слѣдующаго дня выброшенъ на рифъ Св. Георгія и *разбитъ.* Погибли: командиръ Лейтенантъ *Варвараки* и 38 человѣкъ команды; спаслись только 8 нижнихъ чиновъ.

1793 г. Транспортъ *№ 7.* Командиръ Лейтенантъ *Л. Морской.* (Черн. м.) Слѣдуя изъ Херсона, 10 апрѣля пришелъ къ Тарханъ-куту, и съ умѣреннымъ вѣтромъ отъ SW держалъ на SSO, до слѣдующаго утра, когда вогнанный въ одни нижніе паруса, наконецъ выбился изъ нихъ, и заливаемый волненіемъ,

въ полдень спустился на фордевиндъ, къ NO. У Козлова, не доходя брантвахты, сталъ на два якоря, въ помощь которымъ вскорѣ брошенъ третій; но усилившимся штормомъ, одинъ за другимъ оборвало канаты всѣхъ якорей, и по немногу дрейфуя и заливая волненіемъ, въ 5 часовъ по полудни повалило бокомъ къ берегу. Команда спасалась на сдѣланномъ изъ бочекъ плотѣ; командиръ оставилъ судно послѣднимъ. Замытое пескомъ, оно было разбито или разломано; но вещи съ него сняты.

1794 г. Транспортъ **Императрица.** Командиръ Лейтенантъ *Н. Дурновъ.* (Финск. з.) Выпущенный изъ Морскаго корпуса, въ которомъ пробылъ тринадцать лѣтъ, въ 1789 г., Поручикомъ морскихъ батальоновъ, и назначенный въ гребную флотилію, въ томъже самомъ году отличился въ битвѣ со Шведами, за что произведенъ въ Капитаны, а въ 1791 году переименованъ въ Лейтенанты; съ этой поры командовалъ разными транспортными судами, и въ настоящемъ году былъ посланъ изъ Кронштата въ Роченсальмъ, съ грузомъ провизіи. Въ ночи на 1 іюля, прижимаемый свѣжимъ сѣвернымъ вѣтромъ, съ дождемъ и пасмурностію, къ южному берегу, и находясь уже противъ рифа Кондапеми, на глубинѣ 10 саж., сталъ поворачивать оверъ-штагъ, разумѣется не поворотилъ— не отличаясь поворотливостію какъ грузовое судно, и еще при свѣжемъ вѣтрѣ и волненіи; а какъ глубина между тѣмъ уменьшилась до 6 саж., то сталъ на якорь. Якорей и канатовъ было по три; но къ одному изъ якорей, дагликсу, командиръ привязалъ два каната, и отстаивался на этомъ одномъ. Съ этого вскорѣ его подрейфовало; тогда брошенъ былъ плехтъ, и черезъ полчаса, когда опять подрейфовало, верпъ съ кабельтовымъ; къ третьему же якорю привязывали остатки каната. Но уже все было поздно, и судно выброшено на рифъ лѣвымъ бокомъ. По сдѣланному сигналу, съ стоявшаго вблизи судна Аллы-Маргариты, пріѣхалъ командиръ его

Лейтенантъ Муравьевъ, на шестеркѣ, и привезъ верпъ; но на Импрессѣ оказалась сильная течь, и чтобы не повалило его на бокъ, принуждены были срубить фокъ-мачту. Поэтому, помощь въ завозахъ оказалась не нужною, и Лейтенантъ Дурновъ со Штурманомъ, который былъ болѣнъ, и со всею командою, переѣхали на транспортъ Анлла Маргарита. Изъ вещей успѣли перевезти только нѣсколько парусовъ, мѣдь, штурманскіе инструменты и журналъ, когда вѣтеръ засвѣжѣлъ отъ NW, и Муравьевъ нашелся вынужденнымъ, оставя разбивающійся транспортъ Импрессу, отойти «въ безопасное мѣсто». Но поднявъ якори увидѣлъ, что канаты ихъ перебиты, а потому «съ общаго совѣта офицеровъ и команды» отправился въ Кронштатъ. На присланномъ потомъ изъ Кронштата транспортѣ, спасены еще часть вооруженія и припасовъ, также 18 бочекъ вина, а весь прочій грузъ, состоявшій въ провизіи, погибъ. Коммисія Военнаго Суда обвинила командира въ томъ только, что онъ не оставилъ на берегу, при суднѣ часовыхъ (которыхъ, по словамъ Дурнова, посылать было опасно), и за эту оплошность, по силѣ Морскаго Устава кн. V, гл. 1, § 10; кн. I, гл. 1, § 1; кн. V, гл. 20, § 146, опредѣлила ему «отказать отъ команды на четыре мѣсяца». Но Начальникъ Гребной флотиліи Вице-Адмиралъ Ханыковъ, находя сдѣланныя командиромъ возраженія объ опасности основательными, призналъ его невиннымъ; и Адм.-Коллегія, утверждая его невинность, 8 мая 1795 года, только замѣтила, чтобы впредь «отпускаемо было на транспортныя суда, вмѣсто трехъ, четыре каната, дабы у двухъ якорей было по одному, а у третьяго два».

1794 г. Транспортъ **Маргарита**. Командиръ Лейтенантъ *А. Ѳ. Лисянскій*. (Финск. з.) Слѣдуя изъ Кронштата въ Ревель съ лѣсами, имѣя курсъ WNW $\frac{3}{4}$ W, при вѣтрѣ умѣренномъ отъ N, и проходя перпендикуляръ острова Сескара, отъ котораго считалъ себя въ разстояніи 8 верстъ, въ 4 ч. утра 3 сентября, былъ встрѣ-

ченъ набѣжавшимъ отъ NW жестокимъ шквалomъ, съ дождемъ и градомъ. Судно повалило на бокъ по самые русленя; и хотя были отданы шхоты и фалы, но ни подтянуть парусовъ на гитовы, ни перебрасопить реевъ, не могли; а только положили руль на бортъ. Несенные въ такомъ положенiи въ продолженiи около получаса, когда уже шквалъ прошелъ и вѣтеръ опять установился отъ N, начали тянуть шхоты, но въ тоже время ударились о камни и остановились, въ $1\frac{1}{2}$ вер. на SO отъ бѣлой вѣхи острова Сескара. Будучи не въ состоянiи, отъ сильныхъ ударовъ, закрѣпить парусовъ, только подобрали ихъ гитовыми, и принялись за помпы; но черезъ полъ-часа, вода уже выступила въ констапельскую. Поэтому, въ началѣ 6 часа, спустили единственную шлюпку и стали готовить плоты. Сообщенiе было еще затруднительно, хотя вѣтеръ стихалъ. Карантинный приставъ Полковникъ Де-Вольфъ, услышавъ выстрѣлы, выслалъ съ острова три лодки, и командиръ транспорта, по совѣту съ командою «оставивъ судно на власть Божiю» переѣхалъ со всѣми на островъ, бросивъ только два якоря съ судна, чтобы его не унесло въ море, и не успѣвъ срубить мачтъ, потому что пріѣхавшiе на помощь торопили отъѣздомъ, ибо вѣтеръ опять свѣжелъ. Вѣтеръ однакожъ стихъ потомъ, и командиръ, много разъ навѣщая свой транспортъ, въ послѣдующiе дни свозилъ его вооруженiе, находя судно безъ всякаго видимаго пролома, но не рѣшаясь для облегченiя срубить мачты, и не имѣя возможности стащить его малыми лодками, а надѣясь на прибылую воду съ SW. По 7-го сдѣлался крѣпкiй W, и транспортъ, повалennый на лѣвый бокъ, унесло въ море. 13 числа, отправясь въ Кронштатъ, на шлюпкѣ и лодкахъ, на пути узнали, что транспортъ принесенъ къ Стирсуддену, и *горѣлъ* здѣсь въ продолженiи нѣсколькихъ дней; остатки-же его впослѣдствiи выброшены на берегъ, гдѣ большая часть груза

спасена. Командиръ оправданъ судомъ; а жителямъ Сескара, въ награду за усердіе при крушеніи, выдано 100 руб.

1794 г. Транспортъ **Анна Маргарита.** Командиръ Лейтенантъ *Муравьевъ.* (Финск. з.) Слѣдуя изъ Роченсальма, стукнулся о камень, потекъ, и для спасенія команды былъ поставленъ на островѣ Сури-кари. Всѣ спаслись.

1794 г. Гальотъ **Ѳеодоръ.** Командиръ Подштурманъ *А. Ларіоновъ.* (Финск. з.) Слѣдуя изъ Кронштата въ Ревель съ углями, и плавая только днемъ, въ ночи отстаиваясь на якорѣ, 7 октября, когда подошелъ къ острову Наргэну, въ первый разъ измѣнилъ своему обычаю—остался на ночь подъ парусами, и лавируя, къ утру очутился уже у сѣвернаго берега Финскаго залива; спустился для исправленій за островъ Міоландетъ, въ Свеаборгскихъ шхерахъ, и 10 октября, крѣпкимъ югозападнымъ вѣтромъ, былъ брошенъ на камни. Команда спасена Шведами. Судъ обвинилъ командира за то, что каждую ночь, безъ нужды останавливаясь на якорѣ, не сталъ на якорь въ ту именно ночь, въ которую надлежало, когда былъ у острова Наргэна; за это онъ былъ разжалованъ «въ рядовые на одинъ мѣсяцъ».

* **1794** г. Фрегатъ (40 п.) **Іоаннъ Богословъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. П. Маринъ.* (Черн. м.) Стоя въ рѣкѣ Бугѣ, у Николаева, 11 ноября, при перемывкѣ крютъ-камеръ загорѣлся и въ самое короткое время *сгорѣлъ* до днища. При этомъ погибло 12 человѣкъ нижнихъ чиновъ. Судъ приговорилъ: командира, за небытность на суднѣ во время мытья крютъ-камеръ, къ лишенію дворянства и къ ссылкѣ на галеры; вахтеннаго офицера, за производство работъ въ крютъ-камерѣ безъ офицерскаго надзора, тоже къ ссылкѣ на галеры.

1796 г. Фрегатъ (44 п.) **Архангелъ Михаилъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. Броунъ.* (Финск. з.) Принятый въ

нашу службу изъ Англійскихъ Лейтенантовъ въ 1783 году, при возвращеніи изъ Англіи, отъ эскадры Вице-Адмирала П. И. Ханыкова, вмѣстѣ съ Капитанъ-Лейтенантомъ А. С. Грейгомъ, назначеннымъ отъ Адмирала «для вспомоществованія въ скорѣйшемъ отправленіи,» ибо командиръ жаловался на худости фрегата, поутру 25 октября, когда считали себя по счисленію въ 6 миляхъ на NW отъ острова Наргэна, попалъ на рифъ одного изъ острововъ противуположнаго берега, Поркалаудскихъ шхеръ, въ 2 миляхъ западнѣе острова Трескенъ, который считали отъ себя въ 16 миляхъ. При ударахъ о камни руль вышибло и трюмъ наполнился водою до $7\frac{1}{2}$ футовъ; однакожъ вскорѣ стянулись, и отойдя по вѣтру кабельтова на четыре къ сѣверу, отдали якорь на глубинѣ 21 саж. Не переставая откачивать воду и палить изъ пушекъ, стали поднимать вышибенный руль и подъ носовую часть подвели парусъ, но послѣднее «почти не помогло». Въ $3\frac{1}{2}$ часа пополудни, пріѣхавшіе съ Поркалаудда лоцмана, повели фрегатъ въ удобное для починки мѣсто, и черезъ $1\frac{1}{2}$ часа такъ поставили его на камень, что онъ мигомъ наполнился водою. Команда и часть вещей перевезены на ближайшій берегъ; а фрегатъ *разбитъ*. Капитанъ-Лейтенантъ Грейгъ и командиръ фрегата оправданы передъ судомъ; а протестъ ихъ, сдѣланный вмѣстѣ со всѣми офицерами, на лоцмановъ, будтобы «съ умыслу» поставившихъ фрегатъ на камень, извѣстный имъ, переданъ на разсмотрѣніе Шведскаго правительства.

Замѣчательно, что согласно Морскаго Устава, отъ офицеровъ этого фрегата были потребованы къ суду ихъ частные журналы плаваній; но ни одного изъ такихъ частныхъ журналовъ, не оказалось на лицо: всѣ показаны погибшими. — Дѣйствительно-ли велись эти журналы, или это была одна изъ весьма полезныхъ мѣръ, по безпечности и апатіи къ морской службѣ, никогда неисполнявшихся?

1796 г. Гребной фрегатъ **Марія.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Карповъ.* (Финск. з.) Находясь въ отрядѣ пяти гребныхъ фрегатовъ, подъ начальствомъ Капитана 1 ранга Симанскаго, на станціи между Гогланда и Аспэ, въ 8 часовъ вечера 17 іюля, идя съ попутнымъ по свѣжимъ отъ OSO вѣтромъ, при громѣ и молніи, былъ внезапно застигнутъ перешедшимъ къ SW и еще болѣе засвѣжѣвшимъ вѣтромъ; почему со всею эскадрою спустился къ Аспэ. Но въ $\frac{1}{2}$ 10-го, когда передовые фрегаты успѣли уже миновать островокъ Вейткари, что между Лескара и Веге-этель-кари, а задніе два успѣли спуститься, нашедшимъ отъ WNW шкваломъ, этотъ фрегатъ брошенъ на островокъ Веге-этель-кари. Положенный на правый бокъ, фрегатъ сильно ударялся о камни; для облегченія ударовъ срубили мачты. Въ ночи вѣтеръ началъ стихать, и присланныя съ другихъ фрегатовъ шлюпки, утромъ перевезли бѣдствующихъ. Фрегатъ *разбитъ.* Виновныхъ никого не нашлось; вахтеннымъ лейтенантомъ во время крушенія былъ лейтенантъ Гельдъ. Коммисія Военнаго суда сдѣлала только одно замѣчаніе: что разстояніе между островками Вейткари и Веге-этель-кари, при входѣ, по атласу Балтійскаго моря несравненно болѣе нежели въ натурѣ; равно и истинное положеніе островковъ Веге-этель-кари и Суръ-этель-кари, совсѣмъ иное нежели означено въ атласѣ.

1796 г. Гальотъ **Шершнь.** Командиръ Штурманъ *К. А. Шохринъ.* (Финск. з.) На пути изъ Выборга въ Кронштатъ, съ 7 ноября, отстаивался на якоряхъ въ Біэркэ-зундѣ, безпрестанно сносимый съ мѣста, имѣя большую течь и разбившійся за кормою ялъ; вечеромъ 11 числа, когда находился у деревни Корвало, и началъ спиматься, чтобы уйти за островъ Нейсаръ, чрезмѣрно увеличившаяся течь принудила немедленно идти въ берегъ, у котораго и *сталъ* благополучно, закрѣпясь тросомъ, взятымъ отъ топа мачты, за камень. Командиръ оправданъ.

1797 г. Транспортъ **Нефритъ.** Командиръ Лейтенантъ *И. Вахтинъ.* (Финск. з.) Стоя на Роченсальмскомъ рейдѣ, съ принятыми орудіями, готовился идти въ Кронштатъ; но вечеромъ 6 ноября, сильнымъ вѣтромъ отъ WSW, былъ подрейфованъ; вытравливая одинъ канатъ, замедлили отдачею другаго якоря; потомъ замѣшкались третьимъ, снимая найтовы, вмѣсто того чтобы обрубить ихъ; потому брошенъ на камни острова Тютенъ, на которыхъ *разбитъ.* Къ утру команда была спасена. Командиръ, остававшійся на берегу, не могъ попасть на судно вовремя. Виновныхъ никого не нашлось. Главный Командиръ Кронштатскаго порта и Гребнаго флота, Адмиралъ Пущинъ только замѣтилъ, что необходимо: «дабы не иначе изъ порта каждое ластовое судно по погрузкѣ отправляли, какъ при первомъ благополучномъ вѣтрѣ, чтобъ не останавливаясь на рейдѣ, прямо слѣдовало бы въ повелѣнный путь, и командиры отнюдь-бы на берегъ не съѣзжали;» о чемъ, Адм.-Коллегіею, въ мартѣ 1798 года, и даны предписанія.

1797 г. Транспортъ **Конкордія.** Командиръ Лейтенантъ *Антроповъ.* (Финск. з.) Находясь въ Невскомъ фарватерѣ, въ пути изъ С. Петербурга къ Кронштату, на якорѣ, 5 августа, при внезапно нашедшемъ шквалѣ, попалъ на свой якорь, проломился и *затонулъ.* Команда и часть груза спасены; судно впослѣдствіи исправлено. Командиръ оправданъ.

1797 г. Транспортъ **Принцесса Елена.** Командиръ Лейтенантъ *М. И. Ратмановъ.* (Черн. м.) Нагруженный досками для Севастопольскаго порта, стоялъ на двухъ якоряхъ на Одесскомъ рейдѣ, на глубинѣ 6 саж., со спущенными нижними реями, когда вечеромъ 10 марта, при свѣжемъ вѣтрѣ отъ ONO, приплывшее откуда-то бревно перебило одинъ изъ канатовъ, почему подрейфовало; отданный въ помощь третій якорь не помогъ, четвертаго не успѣли отдать; гротъ-мачту срубили безъ усилій, но отъ

фокъ-мачты отбивало волненіе; потому, въ 9 часовъ бросило на мель, и къ слѣдующему полдню, хотя фокъ-мачта и была срублена, транспортъ «разломался вдоль по килю на три части;» а команда, укрывавшаяся въ палубѣ, на обломкахъ его благополучно достигла берега. Командиръ оправданъ.

1798 г. Корабль (74 п.) **Принцъ Густавъ.** Командиръ Капитанъ *Трескинъ.* (Нѣмец. м.) Корабль этотъ, плѣненный у Шведовъ въ 1788 году, въ битвѣ подъ Гогландомъ, вмѣстѣ съ Вице-Адмираломъ Вахмейстеромъ, былъ очень старъ. Находясь подъ флагомъ Контръ-Адмирала *П. К. Карцова*, въ эскадрѣ изъ 5 кораблей и 1 фрегата, слѣдовавшей въ Англію, съ выхода за Скагенъ, 18 октября разсѣянною, и всѣми ея судами претерпѣвшею страшныя бѣдствія, былъ встрѣченъ въ Нѣмецкомъ морѣ, почти постоянно продолжавшимися крѣпкими западными вѣтрами; два раза заходилъ въ Норвежскіе порты, Мандаль и Эквогъ, для исправленій; и наконецъ 30 октября, когда находился на Доггеръ-банкѣ, при усилившемся отъ WNW вѣтрѣ, съ дождемъ и пасмурностію, «отошли съ носу концы обшивныхъ досокъ изъ шпунтовъ,» вода полилась въ корабль «съ журчаніемъ,» и вскорѣ возвысилась въ немъ до 4 футовъ; потому снова спустились отъ вѣтра, на мысъ Фламборгедъ. На другой день встрѣтили корабль своей эскадры Изяславъ, который явился, по словамъ А. С. Шишкова, «какъ нѣкій, ниспосланный съ Небесъ ангелъ-хранитель, для спасенія шестисотъ человѣкъ,» которому было приказано держаться подлѣ. На третій день, 1 ноября вѣтеръ сталъ перемѣняться къ NO и стихать; но течь не уменьшалась, и подведенные подъ корабль, напшигованные пенькою паруса, изорвались, а помпы испортились. Наконецъ уже 4 ноября, когда находились въ небольшомъ разстояніи отъ мѣстечька на Норвежскомъ берегу Дроммель, и вода въ кораблѣ возвысилась до 12 футовъ, а помощи никакой не видѣ-

лось, Адмиралъ, созвавъ на совѣтъ командировъ обоихъ кораблей и офицеровъ, рѣшился оставить затопающій корабль. Въ теченіи около шести часовъ вся команда, оставившая все свое имущество, была перевезена на корабль Изяславъ, и въ 6 часу вечера Капитанъ съѣхалъ послѣднимъ. Наступившая вскорѣ пасмурность ночи скрыла оставленный корабль, а въ слѣдующее утро его уже вовсе не было видно; вѣроятно онъ *потонулъ*.

1798 г. Транспортъ **Альянсъ.** Командиръ Мичманъ *Богдановъ*. (Финск. з.) На пути изъ Роченсальма къ Фридрихсхамну, имѣя попутный вѣтеръ, подъ управленіемъ лоцмана, поздно вечеромъ 12 сентября, стукнулся о камень около Корге-сари, увидѣвъ вѣху его, вмѣсто лѣвой, въ правой сторонѣ; чтобы незатонуть отъ открывшейся течи, направился къ Пакеръ-шеру, гдѣ и *сталъ на мель*, срубивъ мачты. Люди и грузъ спасены; судно разломано. Командиръ, за то что шелъ опасными мѣстами поздно вечеромъ, Коммисіею Военнаго суда приговоренъ къ разжалованію въ рядовые на три мѣсяца, и къ вычету за ту часть груза, которая растрачена отъ его небреженія (всего 63 руб.); но Императрица написала собственноручно: *Деньги взыскать, а его арестовать на столько времени* (три мѣсяца), *сколько полагалось служить за рядоваго* Лоцманъ-же, приговоренный къ лишенію лоцманскаго званія, за его неосторожность въ управленіи, опредѣленіемъ Адмиралтействъ-Коллегіи предоставленъ суду Выборгскаго Губернскаго правленія.

* **1798** г. Фрегатъ (46 п.) **Царь Константинъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. Тригонинъ;* подъ флагомъ Контръ-Адмирала *П. Овцына.* (Черн. м.) Крейсеруя съ эскадрою у Крымскаго берега, противъ Балаклавы, былъ застигнутъ жестокимъ отъ востока штормомъ 11 октября; получилъ сильную течь и разныя поврежденія въ вооруженіи; спустился по вѣтру на западъ;

на четвертый день (14-го) сталъ на якорь противъ устій рѣки Дуная, въ 3 в. отъ берега, и спустилъ два гребныя судна, на одномъ изъ которыхъ посланъ на берегъ батальонный офицеръ съ нѣсколькими служителями, а другое оставлено на бакштовѣ, съ пятью гребцами. Потомъ срубили мачты. Одна изъ нихъ, снесенная за корму, перервала бакштовъ шлюпки, и шлюпка остановилась на дрекѣ. Изнеможенные безпрерывнымъ выливаніемъ воды и холодомъ, въ слѣдующее утро, бывшіе на этой шлюпкѣ подняли дрекъ и спустились къ берегу, у котораго пристали благополучно. Фрегатъ тогда уже былъ значительно погруженъ въ воду: на бакѣ и шханцахъ его, видимо было множество людей; волненіе ходило черезъ. На другой день, 15-го, онъ скрылся—вѣроятно *пошелъ ко дну*. Первая шлюпка, посланная на берегъ съ батальоннымъ офицеромъ, также погибла. Погибли: Контръ-Адмиралъ *Иванъ Овцынъ*; Капитанъ-Лейтенанты *Иванъ Тригонинъ* и *Ізотъ Влахопуло*; Лейтенанты *Петръ Горбуновъ*, *Егоръ Анастасьевъ* и *Даніилъ Туровскій*; Мичмана *Иванъ Бріо*, *Василій Диринъ*, *Павелъ Лукьяновичъ*, *Петръ Бабинъ*, *Егоръ Скордили* и *Андрей Поповъ*. Свиты Адмирала Мичманъ *Іосифъ Галкинъ*. Фрегатскіе: Штурманъ *Парфентій Агапычъ*, Констапель *Григорій Боярскій*, Лекарь *Иванъ Рыжанскій*, Клеркъ *Матвѣй Андрѣевъ*, Шхиперъ *Александръ Кирѣевъ*, Коммисаръ *Петръ Ульяновъ*. Адмиральскіе: Клеркъ *Захаръ Кошкинъ*, Лоцманъ *Антонъ Чолаки*, Штурманъ *Афонасій Саженъ*. Нижнихъ чиновъ 377. Къ спасшимся на шлюпкѣ пяти человѣкамъ, причисляются еще одинъ Капитанъ-Лейтенантъ и семь нижнихъ чиновъ, оставшихся на берегу въ Севастополѣ; и еще спаслись на обломкахъ фрегата: Подпоручикъ Ѳ. Богдановичъ, 1 квартирмейстеръ и 2 матроса.

* **1798** г. Фрегатъ (46 п.) **Ѳеодоръ Стратилатъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Л. Фабрицынъ*. (Черн. м.) Бу-

дучи въ той же эскадрѣ Контръ-Адмирала Овцына (см. предш. статью), въ ту же бурю, начавшуюся 11 октября, сломивъ два бимса, и получивъ сильную течь, вечеромъ этого дня сталъ на якорь въ 30 верстахъ къ западу отъ Тарханъ-кута. Когда вода возвысилась до 7 ф., то отрубивъ канатъ, пустился по вѣтру въ берегъ; но выбрасывая въ тоже время тяжести замѣтили, что течь стала уменьшаться, и потому снова стали на якорь, уже близко берега. Вечеромъ на третій день, вода опять поднялась, уже до 8 ф.; опять пошли въ берегъ, и стали на малую глубину $2\frac{1}{2}$ саж., въ $1\frac{1}{4}$ верстѣ отъ берега, въ 12 верстахъ къ югу отъ Сулинскихъ гирлъ Дуная. Рангоутъ упалъ; волненіе сбивало людей съ палубы, и многіе сами стали кидаться въ воду. Командиръ тогда приказалъ спасаться кто какъ можетъ, и черезъ четыре часа бѣдствія, на мѣстѣ фрегата оставались только обломки, со спасавшимися на нихъ людьми. Спаслися: Штурманъ Пупченскій, Констапель Жибоѣдовъ и 121 нижнихъ чиновъ. Выбрасываемымъ на берегъ, дѣятельную помощь оказывалъ, изъ Некрасовскихъ казаковъ выкрестъ *Иванъ Ивановъ*, разставившій многіе огни по берегу и способствовавшій къ спасенію утопавшихъ; между тѣмъ какъ собравшіеся на берегу Турки, предавались грабежу выбрасываемаго имущества. Приведенные въ Аккерманъ, отсюда спасшіеся были доставлены въ Овидіополь. Погибли: Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Левъ Фабрицынъ;* Лейтенанты *Петръ Де-Фабръ* и *Петръ Тулубьевъ;* Мичмана *Степанъ Тригонети, Константинъ Бутовичъ* и *Ѳедоръ Сусликовъ*; батальонный Капитанъ *Иванъ Соколовъ*, Лекарь *Алексѣй Ореѳьевъ*, Шхиперъ *Петръ Каменскій*, Коммисаръ *Иванъ Ратковъ*, Клеркъ *Федоръ Гавриловъ* и 258 нижнихъ чиновъ.

Сверхъ вышеозначенныхъ, погибшихъ на этихъ обоихъ фрегатахъ, показываются вообще погибшими на нихъ, батальонныхъ 64 человѣка нижнихъ чиновъ.

* **1798** г. Кирлангичъ **Ахиллъ.** Командиръ Лейтенантъ *Кононовичъ.* (Черн. м.) Возвращаясь ко флоту изъ подъ Евпаторіи, куда былъ посланъ Адмираломъ Ушаковымъ, для разузнанія о движеніяхъ непріятельскаго флота, 16 іюля, жестокимъ шкваломъ *опрокинутъ.* Погибли: Командиръ Лейтенантъ *Кононовичъ,* Мичманъ *Комондоровъ* и 74 человѣка нижнихъ чиновъ. Только одинъ матросъ, Ермолай Лазаревъ, былъ выброшенъ на берегъ, безъ чувствъ, и привезенъ казаками въ Севастополь, съ вѣстію о страшной погибели.

1798 г. Транспортъ **Березань.** Командиръ Лейтенантъ *І. І. Сытенскій.* (Черн. м.) Возвращаясь изъ крейсерства и входя на Севастопольскій рейдъ 23 января, съ свѣжимъ сѣвернымъ вѣтромъ и въ снѣжную погоду, подъ одно-рифренными марселями и нижными парусами, былъ снесенъ къ берегу, внезапно измѣнившимся въ направленіи вѣтромъ отъ N къ NO; отданные одинъ за другимъ два якоря, незадержали, и судно брошено на рифъ, простирающійся отъ Артиллерійской бухты, гдѣ оно, черезъ полчаса наполнилось водою. Помощь была подана немедленно; Адмиралъ Ѳ. Ѳ. Ушаковъ самъ пріѣзжалъ на разбившееся судно, приказавъ немедленно разгружать его, и уже все было снято; но 26 числа, сдѣлавшимся крѣпкимъ WSW, судно *разбилось.* Командиръ, судимый «Полковымъ кригсрехтомъ,» былъ оправданъ; и только за неполноту донесенія о крушеніи, въ журналѣ разсказанномъ подробнѣе, наказанъ строжайшимъ выговоромъ.

* **1799** г. Транспортъ *№ 1.* Командиръ Мичманъ *А. Першинъ.* (Финск. з.) На пути изъ Роченсальма, къ стоявшей на тогдашней границѣ со Швеціею брантвахтѣ, куда, хорошо зная дорогу, не взялъ лоцмана, 26 октября около полудня, нашедшимъ отъ SW шквалomъ, изорвало всѣ паруса, повалило на бокъ и понесло къ острову Лапто-Мушперъ. Близко этого острова (въ раз-

стоянiи кабельтова) задержался было на якоряхъ; но вѣтеръ въ ночи усилился, лопнули одинъ канатъ и одинъ перлинь, съ остальнаго якоря дрейфовало, залило стоявшiй на бакштовѣ катеръ, повредивъ имъ корму; потому поутру слѣдующаго дня, опасаясь потонуть на глубинѣ, отрубилъ послѣдшiй канатъ, и судно, быстро понесенное къ берегу, ударилось о подводный камень съ такою силою, что «вдругъ развалилось». Спасались на обломкахъ; но берегъ былъ крутъ и буруны сильные: девять человѣкъ погибло въ отчаянной борьбѣ. Спаслись: командиръ и съ нимъ пять матросовъ, всѣ сильно избитые, полумертвые. Командиръ, за невзятiе лоцмана, хотя крушенiе послѣдовало не отъ этой причины, по Высочайшей конфирмацiи 29 марта 1800 года, послѣдовавшей на представленiе Адм.-Коллегiи, разжалованъ въ матросы на одинъ мѣсяцъ.

* **1799** г. Транспортъ **Бритта Маргарита.** Командиръ Лейтенантъ *Д. Шишмаревъ.* (Финск. з.) Слѣдуя въ Роченсальмъ, на разсвѣтѣ 14 iюля, около острова Торсара, выброшенъ на берегъ и *разбитъ*. Погибъ одинъ матросъ. Командиръ оправданъ.

1799 г. Бригантина *№ 1.* Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. А. Анастопуловъ.* (Черн. м.) Занимая брандвахту въ Козловѣ, и стоя на двухъ якоряхъ, со спущенными нижними реями, въ ночи на 2 ноября, при сильномъ SSW, когда уже отданъ былъ «самый большой якорь,» стали лопаться канаты другихъ якорей, оторвало съ бакштова шлюпки, и поставивъ поперегъ вѣтра, быстро понесло къ берегу. По согласiю съ командою, командиръ срубилъ фокъ-мачту; но вѣтеръ такъ засвирѣпѣлъ, и качка стала такою сильною, что «выразить невозможно». Въ исходѣ 9-го часа утра, судно было брошено на рифъ. Помощь бѣдствующимъ подана въ тоже утро, полкомъ Генералъ-Лейтенанта Мансурова, немедленно «прибѣжавшимъ» на мѣсто крушенiя, и люди были всѣ спасены; командиръ оставилъ судно послѣднимъ. Судъ оправдалъ

его; по освидѣтельствованіи якорей и канатовъ, каболка дагликсова якоря, 10½ д., не выдержала тяжести 3 пуд., а два другіе якоря, большой и плехтовый, въ 90 и 25 пудовъ, оказались со сломившимися веретенами.

1800 г. Транспортъ **Обсерваторіумъ.** Командиръ Лейтенантъ *С. Ѳ. Байковъ.* (Финск. з.) Слѣдуя изъ Питкопаса, въ которомъ зимовалъ, въ Роченсальмъ, подъ управленіемъ самаго Лоцъ-инспектора Лоушкина, поздно вечеромъ 5 мая — командиръ дважды предлагалъ Лоцъ-инспектору обождать входомъ до слѣдующаго утра; но Лоцъ-инспекторъ взялъ на себя отвѣтственность — при входѣ въ Роченсальмъ два раза стукнулся о камни, у Роченсальмской батареи и у острова Тютина; сильно потекъ, и принужденный стать на якорь, вскорѣ потомъ, когда Лоцъ-инспекторъ уже съѣхалъ, чтобы не затонуть на глубинѣ, отрубивъ канаты, подъ руководствомъ оставленнаго лоцмана пошелъ къ берегу, у котораго и *затонулъ.* Команда спаслась, и судно впослѣдствіи было поднято, посредствомъ двухъ плавучихъ батарей, по проэкту Лоцъ-капитана Фонъ-Дезина. Командиръ и Лоцъ-инспекторъ оправданы Коммисіею Военнаго суда; ибо камни о которые стукнулись не были извѣстны, и по остроконечности ихъ, съ трудомъ послѣ отысканы: первый подъ глубиною 15 ф., второй 11¾; а какъ въ день крушенія была необычайная убыль воды, на *пять* футовъ, теперь же оставалось ея только на 2 ф., то и заключили, что во время прохожденія транспорта, надъ этими камнями было глубины 12 и 9 ф. Тонкія оконечности этихъ камней, укрывали ихъ отъ самыхъ частыхъ промѣровъ; «лотъ скользилъ,» скатывался, попадая на нихъ, и только посредствомъ шеста они могли быть найдены. Этимъ фарватеромъ, замѣчалъ Лоцъ-капитанъ Фонъ-Дезинъ, не разъ проходили фрегаты, и ему дѣлались многіе промѣры, послѣдній зимою

1796 г., по льду, черезъ пять саженъ; но никогда не подозрѣвали этихъ камней.

Замѣтимъ однакожъ, что Адм.-Коллегія не соглашалась съ приговоромъ Коммисіи, даже и при вторичномъ изслѣдованіи этого дѣла, оставаясь все таки при своемъ прежнемъ мнѣніи: «Лоцъ-капитанъ — писала она — по своей должности и званію, долженъ знать совершенно всѣ опасности и подводные камни Роченсальмскаго прохода; слѣдовательно, приключившееся судну несчастіе остается на его отвѣтѣ. Такое несправедливое оправданіе (незнаніемъ) подаетъ поводъ прочимъ лоцманамъ не радѣть своей должности».

1800 г. Транспортъ **Ди-Цвей-Брудеръ** *№ 2*. Командиръ Лейтенантъ *Е. П. Борисовъ*. (Финск. з.) На пути изъ Ревеля въ Кронштатъ, съ балластомъ, вечеромъ 26 сентября открылась сильная течь (судно это взято у Шведовъ въ 1791 году) и потому, по просьбѣ команды «съ общаго совѣта» спустились въ шхеры; въ 12 часу ночи, когда транспортъ уже видимо затопалъ, ударились о камень, и судно упало на лѣвый бокъ. Срубили мачты, спустили барказъ, и стали готовить плоты. Но береговъ не было видно, и командиръ удержалъ своихъ подчиненныхъ до утра, хотя имъ хотѣлось какъ можно скорѣе уѣхать. На разсвѣтѣ они увидѣли свое положеніе—въ грудѣ камней, у маяка Урренгрунтъ, въ $1\frac{1}{2}$ в. отъ острова малый Арве, на который и перешли всѣ, проживя на немъ до 1 октября, питаясь провизіею и водою, доставленными съ проходившаго мимо гукора; потомъ отправились на напятомъ суднѣ къ Ревелю, но встрѣтивъ противный вѣтеръ, попали въ Роченсальмъ. Судно было *разбито*. Командиръ оправданъ, на томъ основаніи, замѣтила Коммисія Военнаго суда, что это судно «потекло отъ ветхости и худостей, такъ какъ оно ежегодно употреблялось для перевозу разныхъ тягостей».

* **1800** г. Фрегатъ **Поспѣшный**. Командиръ Лейтенантъ *Паго*. (Черн. м.) Возвращаясь изъ Средиземнаго моря, вмѣстѣ съ шебекою Макарій (см. ниже), бурею 9 октября былъ брошенъ на Румелійскій берегъ, около Константинополя, и *разбитъ*. Погибли: Командиръ Лейтенантъ *Паго*, Мичманъ *Посельскій*, Коммисаръ *Абросимовъ* и 10 нижнихъ чиновъ.

1800 г. Шебека **Макарій**. Командиръ Лейтенантъ *Е. П. Псомъ*. (Черн. м.) Старая и полугнилая, взятая въ плѣнъ у острова Корфу въ 1799 г., эта шебека, возвращаясь вмѣстѣ съ фрегатомъ Поспѣшный изъ Средиземнаго моря, 7 октября была застигнута штормомъ отъ NO, потекла, и потому спустилась въ Константинопольскій проливъ. На другой день, полагая себя у пролива, стала на якорь, однакожъ въ 80 верстахъ отъ него, по Румелійскому берегу, у мѣстечка Килингози, и поутру 9 числа, сильнымъ порывомъ вѣтра, была выброшена на него. Судно переломилось на двѣ части; но срубленныя всѣ три мачты, упали на берегъ, и по нимъ, при помощи Турокъ, команда перебралась съ судна. Только троихъ матросовъ не досчитывались: они бѣжали, и одинъ изъ нихъ впослѣдствіи былъ пойманъ. Командиръ (Венеціанецъ родомъ) оправданъ: причемъ причина крушенія приписана невѣрности картъ, силѣ вѣтра и теченія, волненію и туману; а самое крушеніе неблагопадежности судна.

* **1800** г. Гебара **Кичкасъ**. Командиръ Лейтенантъ *Б. А. Асланбековъ*. (Черн. м.) Посланная изъ Николаева въ Константинополь, съ провизіею и припасами для эскадры Адмирала Ушакова, по проходѣ острова Феодониси, въ ночи на 2 октября, получила попутный отъ NO штормъ, которымъ сильно расшатало члены, изорвало почти всѣ паруса, повредило руль, и наконецъ сломилась гротъ-мачта. На другой день вечеромъ, когда оставалось до пролива около 40 миль, сквозь густую пасмурность от-

крылся впереди берегъ. Отойти отъ него не было никакой надежды; потому бросили два якоря, но не задержались, и выкинуты на мель, въ 20 верстахъ отъ Константинопольскаго пролива, по Румелійскому берегу. У береговъ ходили страшные буруны; и обломки, приносимые къ берегу, были отбрасываемы отъ него обратно на большое разстояніе. Командиръ ободрялъ команду, сколько могъ, уговаривая не кидаться всѣмъ вдругъ; но судно разваливалось, и на немъ уже нельзя было оставаться: волненіе насильно срывало людей съ борта; многіе еще держались на упавшей фокъ-мачтѣ, но наконецъ и ту оторвало, прибивъ ее къ берегу. Командиръ, въ теченіи шестнадцати часовъ стоялъ въ водѣ, и когда уже никого не оставалось на суднѣ, кинулся въ буруны, которыми благополучно вынесенъ на берегъ. Погибли: Лейтенантъ *Гакимъ Махметъ*, Штабсъ-Капитанъ *Петръ Максимовъ* и 10 человѣкъ нижнихъ чиновъ. Шханечный журналъ «яко единственное оправданіе справедливаго моего командованія» говоритъ командиръ, поручилъ онъ штурманскому ученику (старшему изъ штурмановъ), и тотъ держалъ его за пазухой; но отнесенный вмѣстѣ съ фокъ-мачтою къ берегу, въ двухъ-часовой борьбѣ съ бурунами, выронилъ его. Заботливый командиръ сохранилъ однакоже свой собственный, историческій журналъ, изъ котораго мы заимствовали предлагаемыя здѣсь подробности. Коммисія Военнаго суда оправдала командира (родомъ изъ Черкесъ), заключивъ, что «крушеніе учинилось не отъ оплошности его, но отъ шторма и нерегулярнаго теченія на Черномъ морѣ».

1803 г. Транспортъ **Екатерина Магдалина.** Командиръ Лейтенантъ *Барретъ*. (Финск. з.) Укрывшись на Ревельскомъ рейдѣ, отъ встрѣченнаго въ море крѣпкаго сѣвернаго вѣтра, ночь на 29 сентября простоялъ здѣсь на двухъ якоряхъ. Въ 9 часу утра 29-го канаты лопнули; поднимаемые паруса, чтобы идти въ

гавань, изорвались; и судно брошено на мель у Екатерининтальскаго берега. Черезъ полтора часа оно наполнилось водою. Команда спасена въ первомъ часу, съ большими усиліями, на пришедшемъ съ другаго судна коттерѣ, подъ управленіемъ Лейтенанта Мофета; грузъ снятъ. Судно впослѣдствіи разобрано.

1803 г. Судно **Юнгъ Питеръ.** Командиръ Штурманъ *Медвѣдевъ.* (Финск. з.) На пути изъ Кронштата въ Ревель, 29 сентября было застигнуто крѣпкимъ сѣвернымъ вѣтромъ, причинившимъ крушеніе вышепоименованному судну, Магдалинѣ. Лишившееся всѣхъ парусовъ, спустилось къ Нарвѣ; но въ ночи на 30-е, отъ увеличившейся течи, отрубивъ канатъ, выкинулось на берегъ.

* **1803** г. Транспортъ **Грибсвальдъ.** Командиръ Мичманъ *А. Изыльметевъ.* (Балт. м.) На пути изъ Кронштата въ Ригу, съ грузомъ провіанта, 9 октября, у г. Виндавы *разбился.* Погибли: командиръ Мичманъ *Изыльметевъ* и съ нимъ 7 матросовъ.

* **1804** г. Корабль **Тольская Богородица.** Командиръ Капитанъ 1 ранга *Шостакъ.* (Черн. м.) Находясь у береговъ Мингреліи, противъ рѣки Копи, на якорѣ, на 8 саж. глубинѣ, въ $1\frac{3}{4}$ в. отъ берега, со спущеннымъ верхнимъ рангоутомъ; выгружая привезенный сюда провіантъ, часть котораго (600 четвертей) уже была выгружена; 8 декабря, послѣ большой зыби отъ запада, начавшейся еще наканунѣ, сильнымъ штормомъ, съ великимъ волненіемъ и морозомъ, стало дрейфовать; брошенный наконецъ въ буруны, корабль былъ разбиваемъ и заливаемъ волненіемъ: фокъ-мачта и бушприхтъ сломились въ самомъ основаніи ихъ, и упали въ воду; вода стала тогда вливаться чрезъ бушприхтную диру въ нижнюю палубу; бизань-мачта также сломилась; бимсы отошли отъ бортовъ, верхніе борты треснули, палубные пазы разошлись, переборки и пиллерсы двигались; въ трюмѣ было до по-

ловины воды. Хотѣли было, для облегченія срубить гротъ-мачту; но она сама переломилась, и упавъ на правую сторону, подняла шхащы на лѣвой сторонѣ, стала бить шхафутъ, и своей тяжестію накрѣнила корабль. Удары волнъ выбивали еще пушечные порты. Наконецъ, наполненный водою, корабль сѣлъ на дно, и наружѣ оставалась одна только верхняя палуба. При паденіи гротъ-мачты, много было убито людей; другихъ смывало волненіемъ. Капитанъ Шостакъ, видя отчаянное положеніе своего корабля, приказалъ спасаться кто какъ можетъ. Наконецъ корабль переломился по срединѣ на двѣ части: носовая осталась на якоряхъ, а кормовую бросило къ берегу; на этой послѣдней находился командиръ корабля, съ нѣсколькими офицерами, державшимися за бортъ. Когда-же корма остановилась на мелководіи, тогда палубы шхащъ и юта отдѣлились отъ бортовъ, ломаясь на части. Бывшіе на нихъ люди падали въ воду, хватаясь за обломки. Многіе побиты плавающими обломками, а нѣкоторые, выбившіеся изъ силъ, сами утопали. Находившіеся на берегу солдаты Балаклавскаго полка, привязываясь веревками, чтобы не утащило въ море, кидались въ воду и спасали погибающихъ. Крушеніе это, начавшееся въ 4 часа утра, кончилось въ 9 часовъ утра-же. Спаслись: Лейтенантъ Кривошеинъ, Штурманъ Харловъ, Подшхиперъ Померанцевъ—не хотѣвшій оставлять обломковъ судна, пока не оставитъ ихъ Капитанъ, передавшій потомъ весь этотъ разсказъ З. А. Арказу, отъ котораго сообщенъ намъ — и 25 нижнихъ чиновъ; да еще оставались живыми, находившіеся на берегу съ барказомъ, три офицера и 68 нижнихъ чиновъ. Погибли: командиръ, Капитанъ 1 ранга *Шостакъ;* Капитанъ-Лейтенантъ *Паніоти;* Лейтенантъ *Студенцовъ;* Мичмана *Плетеневъ* и *Польскій;* Шхиперъ *Карповъ,* Коммисаръ *Рябининъ,* Лекарь *Черба* и 156 нижнихъ чиновъ.

* **1804** г. Бригъ **Александръ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Влито.* (Черн. м.) Въ тотъ-же день 8 декабря, и на томъ-же мѣстѣ, у береговъ Мингреліи, противъ рѣки Копи, стоя на четырехъ якоряхъ, навалившею на него разбитою частію корабля Тольская Богородица, перетерло канаты; потому онъ былъ выброшенъ на берегъ. Погибли: командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Влито* и съ нимъ 6 человѣкъ; спаслись 71, въ числѣ которыхъ Лейтенантъ Хомутовъ, съ тремя другими офицерами.

Государь Императоръ, «принявъ съ прискорбіемъ настоящее извѣстіе, изъявилъ Высочайшее соизволеніе, чтобы узнать объ оставшихся послѣ утонувшихъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ, семействъ и близкихъ родственниковъ, въ какомъ состояніи они находятся, дабы сдѣлать имъ возможное пособіе» — писалъ Маркизъ-де-Траверзе 23 января 1805 года — и по сдѣланнымъ справкамъ, 13 апрѣля того-же года Высочайше повелѣно: «Поименованнымъ родственникамъ утонувшихъ офицеровъ, выдать единовременно годовое жалованье, а женамъ производить пансіонъ половиннаго до замужества; женамъ-же нижнихъ чиновъ полное.

1804 г. Гебара **Іосифъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Томиловскій.* (Черн. м.) Прибывшій изъ Испаніи, съ грузомъ 5 лошадей и 80 барановъ, стоялъ на Севастопольскомъ рейдѣ, выдерживая карантинъ. При выходѣ изъ Карантинной бухты, утромъ 11 октября, когда снимался съ якоря, внезапно налетѣвшимъ отъ SSO шкваломъ склонило къ банкѣ; и хотя гебара задержалась на вольной водѣ, только ахтеръ-штевнемъ временно дотрогиваясь дна; хотя срубили для облегченія гротъ и бизань-мачты; но перемѣнившимся къ SW вѣтромъ подрейфовало, и бросило совсѣмъ на мель. Всѣ были спасены, а судно разобрано.

1805 г. Транспортъ *№ 3.* Командиръ Лейтенантъ *Кубарскій.* (Финск. з.) По приходѣ на Нарвскій рейдъ, съ грузомъ про-

віапта, на другой день, 8 октября, пошелъ въ рѣку; будучи уже въ устьѣ ея, отошедшимъ къ югозападу крѣпкимъ вѣтромъ, брошенъ на мель. Всѣ спаслись; но судно *разбито*. Командиръ оправданъ.

1805 г. Бригъ **Диспачь.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *А. П. Костливцовъ*. (Балт. м.) Находясь при описи, подъ флагомъ Контръ-Адмирала *Г. А. Сарычева*, и уже болѣе мѣсяца плавая съ фальшивымъ рулемъ, 5 октября, въ бытность у острова Ругена, былъ принужденъ, наступившимъ отъ SO штормомъ, стать на якорь на глубинѣ 17 саж., близко мѣстечка Виттово. Якоря не задержали. «Для остановленія и спасенія брига, говоритъ Адмиралъ Сарычевъ, велѣлъ я срубить мачты; но при всемъ томъ не переставало его дрейфовать, и въ 11 часовъ принесло къ мели, поворотило поперегъ волненія, начало сильно бросать съ боку на бокъ и бить о грунтъ; тогда свирѣпыя волны вздымались подобно горамъ, разбивались о бортъ и съ сѣдою пѣною переливаясь черезъ судно, сильно потрясали его, двигая по мели; каждый изъ насъ старался держаться крѣпче, чтобъ волненіемъ не сбросило въ море, ожидая ежеминутно потопленія. Положеніе наше тѣмъ было ужаснѣе, что темнота ночи препятствовала видѣть, сколь далеко находимся мы отъ берега. Когда судно наполнилось водою, то поворотило его носомъ къ берегу, и волненіе, разбиваясь о корму, не столь уже его потрясало. Нѣкоторые изъ служителей усмотрѣли предъ судномъ чернѣющійся берегъ и закричали: земля видна! Тогда всѣ люди собрались на бакъ, обрадовавшись показавшейся надеждѣ къ спасенію; измокши и перезябши, ожидали съ нетерпѣніемъ наступленія дня. Между тѣмъ лекарь нашъ, умѣя хорошо плавать, раздѣвшись бросился въ море, и мы тотчасъ потеряли его изъ виду въ свирѣпствующихъ волнахъ. На разсвѣтѣ увидѣли мы, что находимся въ полуверстѣ отъ высокаго и крутаго

берега, подъ которымъ примѣтили людей. Съ великимъ трудомъ спустили мы въ воду яликъ, и привязавъ къ нему веревку, отправили съ тремя человѣками къ берегу. Они долго пробивались между буруновъ и каменьевъ; наконецъ, когда преодолѣли большія трудности, выкинуло ихъ на сушу, и островитяне помогли имъ выдти. Такимъ образомъ, имѣя уже завезенную на берегъ веревку, спустили мы еще два гребныхъ судна, и на оныхъ, съ помощію сего завоза, перевезли всѣхъ служителей съ судна» — Жители острова развели огни на берегу, и вообще принимали спасшихся очень радушно. «Графъ Ливенъ (Генералъ-Маіоръ десантныхъ войскъ) и я—продолжаетъ Сарычевъ—съ великимъ трудомъ взобрались на высокій и крутой берегъ. Отъ сего мѣста надобно было еще идти пѣшкомъ до селенія цѣлую версту; но я, послѣ претерпѣннаго прошедшей ночи отъ мокроты и стужи, такъ ослабѣлъ, что не въ силахъ былъ идти далѣе, и палъ бы тутъ отъ изнеможенія, еслибъ великодушный Графъ, будучи и самъ въ такомъ же почти положеніи, но напрягая послѣднія свои силы, не подалъ мнѣ помощи и не довелъ меня до мужицкой избы, гдѣ добродушные поселяне сняли съ насъ мокрое платье, положили въ постели, укутали теплыми одѣялами, и тѣмъ отогрѣли». — Тутъ они нашли своего отважнаго доктора. Скрѣпленія брига были еще крѣпки и члены его тверды. Найденный мастеръ обѣщалъ снять его съ мели за 16,000 талеровъ, однакожъ не успѣлъ въ этомъ, и ограничился только спасеніемъ нѣкоторыхъ вещей.

1805 г. Ботъ **Надыкъ.** Командиръ Капитанъ 1 ранга *Бухаринъ.* (Охотск. м.) Отправясь на этомъ маленькомъ и дурнопостроенномъ суденышкѣ, для обзора Охотскаго берега къ югу, съ цѣлію отыскать здѣсь хорошую гавань, Капитанъ Бухаринъ (Начальникъ Охотскаго порта), былъ снесенъ, отъ Аяна къ Шантарскимъ островамъ, и послѣ тщетныхъ попытокъ отойти отъ нихъ,

18 октября, отстаиваясь на якорѣ у мыса Баранджи, противъ острова Медвѣжьяго, былъ выброшенъ на берегъ. Команда спаслась и перешла отсюда въ Удской острогъ. Бухаринъ уѣхалъ въ Охотскъ берегомъ; а Штурманъ Борисовъ съ командою, въ слѣдующемъ году, на байдарахъ. На пути, посѣтивъ мѣсто крушенія, Борисовъ разгрузилъ выброшенное судно и сложилъ собранное въ амбаръ, а корпусъ за негодностію *сожегъ*. Часть этихъ вещей снята Штурманомъ Козминымъ, въ 1831 году; прочее, въ томъ числѣ семь пушекъ большаго калибра, два большихъ якоря и одинъ малый, остаются на мѣстѣ понынѣ.

1805 г. Гальотъ *№ 5*. Командиръ Лейтенантъ *Л. Д. Челяевъ*. (Касп. м.) На Энзилинскомъ рейдѣ, при высадкѣ войска на Персидскій берегъ, 24 іюня, сталъ на мель и *разбитъ*.

1806 г. Гальотъ **Св. Іоаннъ**. Командиръ Мичманъ *В. С. Ельдинскій*. (Финск. з.) По приходѣ на Нарвскій рейдъ, упустивъ удобный случай войти въ рѣку, выдержалъ потомъ противный штормъ, которымъ изорвало гротъ и бизань (вѣроятно худо закрѣпленные), разсыпало въ трюмѣ балластъ (должно полагать каменный) и разбило бочки съ прѣсною водою (конечно, худо уложенныя). 26 сентября командиръ самъ поѣхалъ на берегъ за водою, считая штурманскихъ учениковъ для этого «слишкомъ молодыми,» и поручивъ судно боцманмату. По его отъѣздѣ опять сдѣлалась буря, отъ сѣвера, такая, что по словамъ командующаго «ломало реи и рвало паруса,» и гальотъ, державшійся на двухъ якоряхъ, со сломанною гротъ-мачтою, въ слѣдующее утро былъ выброшенъ на берегъ; на третій якорь, «командующій» судномъ не возлагалъ надежд. Трое сутокъ не было никакой помощи, и только 30-го, пріѣхавшій изъ Нарвы Лоцъ-капитанъ, перевезъ бѣдствующихъ на берегъ. Корпусъ судна затонулъ и завязъ въ пескѣ. Командиръ, за его нераспорядительность, былъ пригово-

решъ къ «разжалованію въ рядовые на мѣсяцъ;» но Государь Императоръ собственноручно конфирмовалъ такъ: *Оставить на пять лѣтъ въ томъ-же чинѣ непроизводя.*

1806 г. Гальотъ **Св. Іаковъ.** Командиръ Мичманъ *П. А. Пятьевъ.* (Финск. з.) Шелъ изъ Нарвы въ Ревель, съ лѣсами, и черезъ нѣсколько часовъ по выходѣ, въ ночи на 28 іюля, слишкомъ приблизившись къ мысу Лятиваеми (до котораго считалъ тогда 5 м.) два раза поворачивая, каждый разъ оверъ-штагъ, не имѣлъ разумѣется успѣха въ поворотахъ, ударился о грунтъ, задержался еще на якоряхъ, киданныхъ одинъ за другимъ, но уже на такой глубинѣ, что продолжало ударять; на четвертый день, 31-го, когда при стихшувшемъ вѣтрѣ, помощію пріѣхавшихъ съ берега 20 человѣкъ, стали стягиваться, набѣжавшимъ порывомъ вѣтра опять брошенъ на мель, уже къ самому берегу, и скоро наполнился водою. Команда свезена на берегъ въ тотъ-же день. Впослѣдствіи сняли и грузъ; но корпуса не могли снять, и отдали его одному отставному капитану, обязавшемуся за это, доставить въ Нарву свезенныя на берегъ лѣса. Командиръ оправданъ, заключеніемъ Коммиссіи Военнаго суда, что бѣдствіе послѣдовало «не отъ чего иного, какъ отъ воли Божіей,» и притомъ, отъ неизвѣстнаго теченія и крѣпкихъ вѣтровъ, сбивавшихъ съ настоящаго пути.

1806 г. Гальотъ **Св. Николай.** Командиръ Лейтенантъ *А. Е. Терентьевъ.* (Финск. з.) На пути изъ Нарвы въ Ревель, съ лѣсами, когда подходилъ къ мысу Лятиваеми, въ ночи на 13 сентября былъ застигнутъ набѣжавшимъ отъ сѣвера шкваломъ; началъ поворачивать тоже оверъ-штагъ, не поворотилъ, и по встрѣченному мелководію, не смѣя спуститься, чтобы привести на другой галсъ, бросилъ два якоря; но якоря не задержали, потому что при жестокомъ вѣтрѣ, ночной темнотѣ и дождѣ, никто не осмѣлился идти крѣпить топсель, и у него только подтянули ги-

товы, а брамсель (бомъ-топсель) трепало. Неудивительно, что при такомъ порядкѣ, гальотъ вскорѣ бросило на мель, пришавъ потомъ кормою къ камню. Къ вечеру этого дня, когда вѣтеръ поутихъ, а трюмъ уже былъ полонъ водою, всѣ переѣхали на берегъ. Мѣсто этого крушенія въ 3 в. отъ западнаго мыса Лятиванеми, въ 172 саж. отъ берега. Командиръ, имѣя еще надежду стащиться, не хотѣлъ рубить мачты, что было нужно для облегченія судна, и бизань-мачта, какъ оказалось впослѣдствіи, пробила дно его. 25-го числа, съ помощію транспорта Константинъ (см. ниже) гальотъ этотъ былъ стащенъ на глубину; но сдѣлавшимся на третій день сѣверо-западнымъ штормомъ, его «раздергало на части». Командиръ оправданъ, по приговору Коммисіи Военнаго суда, будто «Лейтенантъ Терентьевъ, во время путеплаванія ничего противнаго не учинилъ, и что до управленія, по долгу его службы, какъ флотскому офицеру принадлежало, выполнялъ и упущенія не дѣлалъ; бѣдствіе-же судну послѣдовало ни отъ чего иного, какъ отъ воли Божіей, и притомъ отъ неизвѣстнаго, содѣйствовавшаго теченія къ южному берегу».

1806 г. Транспортъ **Константинъ**. Командиръ Мичманъ *П. В. Гальскій*. (Финск. з.) Молодой офицеръ, только въ 1801 году выпущенный изъ Корпуса, доселѣ почти не видавшій моря, и впервые назначенный командиромъ судна. По приходѣ въ Нарву 20 сентября за грузомъ, былъ посланъ къ мысу Кумбиеми, на помощь къ гальоту Св. Николай (см. выше). Начавъ съ того, что «для предосторожности, по осеннему времени,» спустилъ брамъ-стеньги въ низъ, и простоявъ на Нарвскомъ рейдѣ цѣлый день за тихимъ вѣтромъ, пришелъ къ гальоту Св. Николай 23-го, ставъ отъ него въ 4 миляхъ разстоянія, а отъ берега въ 3, на глубинѣ 17 саж. Въ слѣдующіе дни, съ помощію его команды, гальотъ Св. Николай стянутъ съ подводнаго камня на которомъ стоялъ, и

отчасти выгружепъ. Но 26-го, послѣ полудни вѣтеръ сталъ свѣжѣть, и командиръ транспорта Константинъ, отдавъ другой якорь, спустилъ нижнія реи. 27-го стало еще свѣжѣе, съ частыми шквалами отъ NNW; потому отданъ третій якорь и спущены стеньги. Вскорѣ потомъ опрокинуло и оторвало, стоявшій на бакштовѣ 6-весельный катеръ, лопнулъ канатъ тоеваго якоря, плехтовый ослабъ, и транспортъ стало дрейфовать. Задержавшійся нѣсколько въ исходѣ 4-го часа, на глубинѣ $8\frac{1}{2}$ саж., грунтъ илъ, черезъ пять минутъ опъ снова, и съ большею силою понесся къ берегу, всѣмъ лагомъ; тогда, употребляя послѣднее усиліе спасти судно, командиръ приказалъ срубить мачты. Но это не помогло, и въ $4\frac{1}{2}$ часа транспортъ былъ прижатъ къ мели, въ $1\frac{1}{2}$ кабельтовыхъ отъ м. Кумбпиеми. До самаго утра ничего нельзя было предпринять къ спасенію, и команда испытывала всѣ ужасы бѣдствія, конечно не безнадежнаго, но тягостнаго въ такую пору года и при такой погодѣ. Поутру, хотя вѣтеръ былъ еще крѣпокъ, однакожъ на имѣвшейся при транспортѣ 2-весельной шлюпкѣ и прибывшей съ берега, съ 6 Чухнами лодкѣ, всѣ перевезены на берегъ. Потомъ приступили къ выгрузкѣ. Якоря, по выпутіи ихъ, оказались поврежденными: у плехтоваго сломлена лапа, а у дагликса веретено; тоя не отыскали. Выгрузивъ, въ теченіе зимы, чугунный и пѣсчаный балластъ, 19 марта, съ помощію Чухонъ, стали поднимать судно вагами; но цѣлый мѣсяцъ работъ, при частыхъ прибылыхъ водахъ, съ сѣверными и западными вѣтрами, съ вьюгою, были безуспѣшны, а испортившійся ледъ, 20 апрѣля вовсе принудилъ оставить опыя. Приподнятое судно опустили снова и команда отправлена въ Ревель. — Коммисія Военнаго суда, оправдавъ всѣ распоряженія Мичмана Гальскаго, крушеніе приписала «волѣ Божіей,» и неблагопріятнымъ обстоятельствамъ.

1806 г. Транспортъ **Минерва.** Командиръ Лейтенантъ *Клаверъ.* (Зундъ) По выходѣ отъ Драго, вмѣстѣ съ двумя кораблями, 4 мая отлучился отъ нихъ, и сѣлъ на мель. Все, кромѣ балласта, было спасено; а корпусъ судна впослѣдствіи проданъ.

1806 г. Гальотъ *№* 7. Командиръ Лейтенантъ *Биршетъ.* (Касп. м.). По просьбѣ Талышинскаго Мустафы-хана, 12 сентября былъ поставленъ у кр. Ленкорона, для защиты ея отъ Шахскихъ нападеній. Продолжавшимся трое сутокъ крѣпкимъ вѣтромъ, съ великимъ и неправильнымъ волненіемъ, ослабѣлъ въ скрѣпленіяхъ, и сталъ наполняться водою; потому, отрубивъ канатъ, выкинулся на берегъ. Команда спасена; а гальотъ *разбитъ.*

1806 г. Транспортъ **Св. Николай.** Командиръ Штурманъ *В. П. Кожевинъ.* (Охотск. м.) Возвращаясь изъ Нижнекамчатска, съ одними пассажирами, нагруженный только балластомъ, 19 сентября находился уже близко Охотска, въ виду мыса Мариканъ; но командиръ, по ошибкѣ въ счисленіи, полагалъ себя на 120 миль восточнѣе, у мыса Мотыклейскаго, и продолжалъ лавировать къ западу. Чрезъ десять дней лавированія, онъ однакоже убѣдился, что снесенъ значительно южнѣе Охотска, и потому обратился въ ту сторону. Но вѣтеръ стоялъ противный, такъ-что въ цѣлую недѣлю не могли ничего выиграть, и 7 октября, «съ общаго совѣта команды и пассажировъ,» принимая въ расчетъ позднее время года, плохое вооруженіе транспорта, недостатки въ водѣ и провизіи, рѣшились спуститься къ Удскому берегу, на зимовье. 12 октября остановились предъ устьемъ рѣки Уды, въ одной отъ него милѣ, на глубинѣ 4 саж. Посланный для промѣра фарватера штурманскій ученикъ еще не успѣлъ воротиться, какъ сдѣлался крѣпкій вѣтеръ отъ ONO, и транспортъ понесло на камни. Бросивъ другой якорь, до утра слѣдующихъ сутокъ продержались между камней, ударяемые довольно

легко; но какъ вѣтеръ свѣжѣлъ и несло снѣгъ, а посланная шлюпка не возвращалась, то опасаясь, при отливной водѣ, окончательнаго разбитія, рѣшились, опять съ общаго совѣта, идти прямо на отлогій берегъ. Вынувъ одинъ якорь и отрубивъ канатъ другаго, съ помощію поставленнаго паруса, вышли благополучно, оставшись, при наступившемъ отливѣ, совершенно на сушѣ. Транспортъ былъ разгруженъ, а при слѣдующихъ приливахъ втянутъ еще далѣе.

Мѣсто выхода было повыше рѣки Уды, у рѣчки Варботъ. Спасшіеся отъ крушенія, около двухъ лѣтъ проживали въ Удскомъ острогѣ. Управлявшій въ то премя Охотскимъ портомъ Капитанъ Бухаринъ, зная объ этомъ крушеніи, скрывалъ его и показывалъ транспортъ числящимся въ кампаніи. Только по смѣнѣ Бухарина, въ 1808 году, Лейтенантомъ Бабаевымъ, немедленно было послано судно на мѣсто крушенія, которое и привезло бѣдствовавшихъ въ Охотскъ; а транспортъ, по ветхости его сожгли. Слѣдственная коммисія обвинила Кожевина въ невѣрности счисленія и въ сдѣланныхъ исправленіяхъ въ журналѣ. Сверхъ того, на него были жалобы его подчиненныхъ, оставшіеся неизслѣдованными. Впрочемъ Капитанъ 2 р. Миницкій, представляя это дѣло въ Аудиторіатскій Департаментъ, рекомендовалъ подсудимаго какъ человѣка «хорошаго поведенія, усерднаго, частнаго и потому заслуживающаго снисхожденія.» Кожевинъ утонулъ прежде произнесенія надъ нимъ приговора, въ 1812 году.

1806 г. Гальотъ **Охотскъ.** Командиръ Штурманъ *С. А. Трубниковъ.* (Охотск. м,) Отправленный 19 сентября изъ Охотска въ Петропавловскую гавань, съ разнымъ грузомъ и съ пассажирами, 3 октября былъ уже на виду Маячнаго мыса и камней Трехъ Братьевъ, обозначающихъ входъ въ эту гавань. Противные вѣтры и маловѣтріи продержали его предъ входомъ въ гавань до 15 числа; а съ этой поры, уже постоянно крѣпкій вѣтеръ, сталъ сго-

нятъ далѣе и далѣе, такъ-что 24 октября онъ уже былъ отнесенъ на 54 мили къ SO. Тогда командиръ, принимая въ расчетъ позднее время года, недостатокъ въ водѣ и дровахъ, рѣшился «съ общаго согласія,» спуститься для зимовья въ Курильскіе острова. 27 стали на якорь въ проливѣ между Перваго и Втораго острововъ. Для зимовья была выбрана бухточка на западной сторонѣ Перваго острова, ко входу въ которую подошли вечеромъ того-же дня, остановясь предъ нею за наступившею темнотою. Ночью вѣтеръ скрѣпчалъ отъ SO, пошелъ снѣгъ и транспортъ подрейфовало; но бросивъ другой якорь, задержались. 29-го стихло, а въ ночи на 30-е подулъ столько же крѣпкій вѣтеръ съ противной стороны, отъ NW; транспортъ опять понесло — и теперь прямо на утесъ. Тогда отрубивъ канаты, поставили бизань и стаксель, привели на NO, и обогнувъ утесъ вышли въ море. Но якорей уже небыло, и потому спустились на песчаную отмель того-же острова.

Иззябшіе и перемокшіе, всѣ поспѣшили въ ближайшее Курильское селеніе, отстоявшее въ 4 верстахъ, не оставя при суднѣ ни одного часоваго; потому, отзывался командиръ, что по неимѣнію дровъ, опасались замерзнуть. Безпорядокъ былъ такъ великъ, что одинъ изъ пассажировъ, купецъ Богдановъ, человѣкъ больной, не могъ дотащиться до селенія, и скончался на дорогѣ. — Гальотъ, остававшійся не закрѣпленнымъ и не втащеннымъ далѣе въ берегъ, только со срубленными мачтами, между тѣмъ какъ команда и пассажиры спѣшили выгружать изъ него казенныя и свои вещи, на третій день, усилившимся вѣтромъ, совсѣмъ разбитъ. Слѣдующею весною всѣ переѣхали въ Охотскъ, на присланномъ за ними суднѣ.

Коммисія Военнаго суда обвинила Трубникова: 1) за невѣрность въ счисленіи, оказавшуюся въ шканечномъ журналѣ, по причинѣ которой онъ не могъ во время войдти въ Петропавловскую гавань; 2) за упущеніе времени и удобнаго случая для входа

въ бухту Перваго Курильскаго острова; 3) за нерадѣніе о спасеніи судна и груза. Поэтому, онъ былъ приговоренъ «къ ссылкѣ на галеры.» Но прощенъ по Манифесту 30 августа 1814 года.

1807 г. Корветъ **«Флора.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *В. С. Кологривовъ.* (Сред. м.) На пути изъ Боко-ди-Каттаро въ Корфу, когда находились у Албанскаго берега, по выходѣ изъ Курцало, 26 января имѣли жестокій штормъ отъ запада: «Облака—говоритъ очевидецъ, Мичманъ Сафоновъ—летали подобно молніи; слышенъ былъ глухой подземный шумъ и чувствуемъ сѣрный запахъ отъ воды; потомъ все небо покрылось однимъ чернымъ, густымъ облакомъ. Съ страшнымъ шумомъ возсталъ вихрь, который порывисто перемѣнялъ свое направленіе вокругъ всего компаса; волны вздымались до необъятной высоты; вдали слышенъ былъ громъ; молнія безпрестанно сверкала». Около полуночи вдругъ сдѣлалось маловѣтріе. Тогда находились въ 16 м. разстоянія отъ Албанскаго берега, и чтобы удалиться отъ него, посадили фокъ и гротъ, пославъ отдавать марсели. Люди еще не успѣли дойти до марсовъ, какъ налетѣлъ необыкновенно-жестокій шквалъ: корветъ положило на бокъ — думали, что онъ уже не встанетъ; но бушприхтъ, фокъ-мачта и гротъ-стенга сломились — и корветъ поднялся; при этомъ упало за бортъ, съ сломившимся рангоутомъ, восемь человѣкъ; но только двое погибли, остальныхъ вытащили. Командиръ приписывалъ сломленіе рангоута «непропорціональности» его, о которой онъ доносилъ еще будучи въ Портсмутѣ, но ему тогда отказали въ убавкѣ. Обрубивъ такелажъ, вскорѣ раздѣлались съ рангоутомъ, который жестоко бился о бортъ Между тѣмъ корветъ несло къ берегу, и въ 4 ч. утра 27-го, накинули глубину на 45 саж. Отданные два якоря задержали его въ разстояніи отъ берега около 6 миль, близко мыса Дураццо. Къ полудню вѣтеръ затихъ и отошелъ къ NNO. Исправясь фальшивымъ

вооруженіемъ, снялись съ якоря и направились къ Корфу; но въ вечеру вѣтеръ снова усилился, установясь отъ запада, съ порывами; ночь наступила пасмурная и шелъ градъ. Прижимаемые къ берегу, въ 11 часу рѣшились снова стать на якорь, на глубинѣ 40 саж. Брошенный якорь не задержалъ; бросили другой, третій якорь; корветъ все дрейфуетъ, глубина менѣе и менѣе; наконецъ, въ 2 ч. ночи 28-го, ударило его о грунтъ и выбило руль. Тогда бросили послѣдній якорь; срубили гротъ и бизань мачты; стали кидать орудія и балластъ. Но удары повторялись, и волны ходили черезъ бортъ. Была гроза, и дождь ливмя лилъ. На разсвѣтѣ этой ужасной ночи открылся берегъ (около Валоны), въ разстояніи одной версты, и за кормою, на камняхъ, буруны. Вѣтеръ стихалъ, но оставалось волненіе и шелъ дождь. Посланная на берегъ шлюпка, въ которую спустился по концу Лейтенантъ Гогартъ, приставая разбилась, и на берегу не нашли никакой помощи; бѣдствующимъ пришлось перевозиться своими средствами. Къ 10 ч. вечера, всѣ уже были на берегу — командиръ оставилъ его послѣднимъ. Воды въ корветѣ было $5\frac{1}{2}$ ф.; ночью онъ *затонулъ*.

«Принеся Богу благодареніе — говоритъ вышеупомянутый участникъ, Мичманъ Сафоновъ — мы развели огонекъ и расположились ночевать на непріятельскомъ берегу. Во всю ночь вѣтеръ былъ крѣпкій и съ проливнымъ дождемъ; но послѣ нашихъ несчастій и трудовъ, мы спали за мертво». — Они не знали тогда, что съ Турками была открыта война, и всѣ искренне радовались своему спасенію. Но поутру окружила ихъ толпа Албанцевъ и Турокъ, ограбили и отвели въ Баратъ. Тамъ объявили имъ, что они плѣнные...Въ мартѣ мѣсяцѣ перевели ихъ въ Константинополь, натерпѣвшихся на пути всякихъ нуждъ, насмѣшекъ и даже побоевъ. Тамъ ихъ посадили въ тюрьму и содержали закованными: офицеровъ до августа, нижнихъ чиновъ до октября мѣсяца, освобожденныхъ хода-

тайствомъ Французскаго посланника Себастіани, и возвращенныхъ на родину. — Военный судъ одобрилъ всѣ распоряженія командира, и Комитетъ Министровъ опредѣлилъ выдать офицерамъ, за понесенные ими убытки, по годовому жалованью.

* **1807** г. Транспортъ **Св. Іоаннъ.** Командиръ Штурманъ *В. Дубининъ.* (Беринг. м.) По приходѣ на Нижнекамчатскій рейдъ, съ привезеннымъ грузомъ провіанта и разныхъ вещей, 28 сентября, сталъ на якорь въ $4\frac{1}{2}$ в. отъ устья рѣки, на глубинѣ 12 саж. Бурею отъ юговостока, начавшеюся въ тотъ-же день, прежде нежели успѣли выѣхать лоцмана для ввода въ рѣку, въ ночи на 30-е былъ снесенъ съ двухъ якорей и верпа, и поставленный между волненія, причемъ утонулъ одинъ матросъ, сильно бился; наконецъ, отрубилъ канаты, подъ парусомъ вошелъ въ берегъ, и остановился на мелководіи, саженяхъ въ 10 отъ Соловаренной кошки. Здѣсь, въ два часа времени, судно было совершенно *разбито.* Команда спасалась, перебѣгая на берегъ въ промежутки, когда откатывались бурупы; но не успѣвавшіе, часто были нагоняемы новыми бурунами и уносимы въ море. Къ счастію еще, командиръ стоявшаго въ рѣкѣ транспорта Ѳеодосій, Мичманъ Норманскій, предвидѣвъ угрожавшее транспорту Іоаннъ крушеніе, наканунѣ выслалъ изъ своей команды на помощь нѣсколько людей, на мѣсто у котораго, по его соображенію, должно было выкинуть судно; и эти посланные, хотя не много запоздавшіе, помогли спасавшимся. Утонуло пять человѣкъ. Грузъ почти весь погибъ. Командиръ былъ оправданъ; а Г. Норманскій, не смотря на протесты на него, бывшаго начальника Охотскаго порта Капитана Бухарина, въ какихъ-то, необъясненныхъ имъ, «важныхъ по настоящему дѣлу упущеніяхъ,» за спасеніе людей, какъ съ этого судна, такъ и съ другаго, Ситха (частное), погибшаго на этомъ-же мѣстѣ, въ томъ-же самомъ году, получилъ въ награду отъ Государя Императора золотые часы.

1807 г. Бригъ **Язонъ.** Командиръ Лейтенантъ *Любисевичъ.* (Черн. м.) На пути изъ Севастополя въ Одессу, на другой день по выходѣ, въ $2\frac{1}{2}$ часа по полудни 18 марта, когда по счисленію былъ въ 3 верстахъ отъ Тарханъ-кута, во время густаго тумана ударился о камни рифа, идущаго отъ этого мыса въ море, и сталъ на немъ. Бригъ *разбитъ;* а люди и грузъ спасены.

1808 г. Фрегатъ (48 п.) **Герой.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. К. Зуевъ.* (Балт. м.) Этотъ и слѣдующій фрегатъ, оба новые, строенные въ Архангельскѣ въ 1807 году, разбились въ томъ-же 1808 году. Находясь въ Балтійскомъ портѣ, во 2-мъ часу пополудни 20 сентября, снимаясь съ якоря на лѣвый галсъ, со шпрынгомъ, отрубилъ канатъ; но чрезъ измѣнившійся въ направленіи свѣжій вѣтеръ отъ SW къ WSW, прижатъ къ мели. Много поврежденный, и въ слѣдующее утро сброшенный на глубину, такъ сильно потекъ, что были принуждены снова стать на мель, въ $\frac{1}{2}$ в. отъ берега, противъ деревни Маттіасъ. Поставленный бокомъ, фрегатъ сильно накрѣнился, и потому, для облегченія были вынуждены срубить мачты. Послѣ полудни, когда вѣтеръ нѣсколько стихъ, вся команда, и за нею командиръ, по заложенному на берегъ перлиню, доставленному Мичманомъ Свѣшниковымъ (съ фрегата Ѳеодосій), на взятой съ берега рыбачьей лодкѣ, къ 9 часамъ вечера переправились благополучно. Фрегатъ на другой день совсѣмъ залитъ; впослѣдствіи сняли съ него только артиллерію и часть вещей. Командиръ, обвиненный въ торопливости отрубленія каната, не давъ хорошо вытянуться шпрынгу, былъ приговоренъ: Коммисіею Военнаго суда «къ написанію въ рядовые;» Аудиторіатскимъ Департаментомъ только «къ служенію впредь подъ командою;» но Государь Императоръ, 26 октября 1812 года, написалъ

с докладѣ Собственноручно: *Служить Зуеву впредь до повѣтнія за мичмана.*

1808 г. Фрегатъ (44 п.) **Аргусъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *А. А. Чоглоковъ.* (Финск. з.) Идя въ Ревель, съ свѣжимъ попутнымъ вѣтромъ и въ ясный день, въ 5 часу по полудни 22 сентября, сталъ на банку Девельсэй, по перѣшительности Капитана — только что вышедшаго на верхъ — съ которой стороны волненіе. Фрегатъ сильно бился. Отправивъ, не смотря на жестокое волненіе, шести-весельную шлюпку съ лучшими людьми, въ городъ Ревель для донесенія, командиръ срубилъ всѣ мачты; но какъ около судна ходилъ сильный бурунъ, то не рѣшаясь спускомъ другихъ гребныхъ судовъ, оставался въ ожиданіи когда стихнетъ. Въ 8 ч. вечера стало нѣсколько тише, и часть команды была свезена на ближайшій островокъ Кокшхеръ; а на другой и на третій день, пришедшими на помощь судами, перевезены остальные, на островъ Большой Врангель. Командиръ оставилъ свое судно послѣднимъ. Фрегатъ вскорѣ совсѣмъ *разбитъ.* По суду, командиръ былъ приговоренъ къ написанію «въ рядовые,» за небытность его на верху въ слѣдованіи опасными мѣстами; но въ уваженіе его разныхъ заслугъ, онъ былъ только *арестованъ на одинъ мѣсяцъ.* Штурманъ и вахтенный Лейтенантъ, за своевольную перемѣну курса (доказательства неполныя), приговорены къ «лишенію живота;» а по конфирмаціи: первый *разжалованъ въ матросы на шесть мѣсяцевъ,* второй *въ матросы до выслуги.*

1808 г. Бригъ **Діана.** Командиръ Лейтенантъ *Литина.* (Черн. м.) Стоя на якорѣ противъ Сулинскаго устья Дуная, вечеромъ 18 августа, крѣпкимъ сѣверовосточнымъ вѣтромъ, выброшенъ на мель. По утишеніи вѣтра люди свезены на берегъ, и судно снято на глубину, но очень поврежденное; оно тотчасъ-же на-

полнилось водою, и возставшимъ 5 сентября вѣтромъ, опять брошено на берегъ, на которомъ окончательно *разбито*.

* **1809** г. Фрегатъ (36 п.) **Поллуксъ**. Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. Ф. Тротскевичъ*. (Финск. з.) Возвращаясь отъ острова Лехты, въ Финляндскихъ шхерахъ, западнѣе Роченсальма, въ Кронштатъ, подъ управленіемъ лоцмана, 25 октября въ 2 часа по полудни, имѣя марсели, фокъ, гротъ и брамсели, съ расхода 7 узловъ, сталъ на подводный, тогда неизвѣстный камень, въ 8 миляхъ къ западу отъ маяка Урренгруптъ. Сильнымъ ударомъ оторвало руль и отбило часть киля, отъ стема до гротъ-мачты. Бросивъ нѣсколько пушекъ въ воду и сдѣлавъ завозы, стали-было стягиваться; но открылась большая течь, угрожавшая потопленіемъ на глубинѣ. Тогда командиръ, рѣшившійся вести свой фрегатъ на мягкую мель, отрубивъ кабельтовы поставилъ нижніе паруса, и приказалъ лоцману править къ способному мѣсту; но оробѣвшій лоцманъ не въ силахъ былъ ни за что взяться, и командиръ, вынужденный самъ направлять курсъ, слѣдуя къ острову Унасу, на пути снова ударился о камень. Сойдя на глубину 12 саж., фрегатъ сильно потекъ, и въ 9 часу вечера *потонулъ*. Спасались на гребныхъ судахъ, на обломкахъ, и на вершинахъ мачтъ, съ которыхъ сняты уже на другой день. Вѣтеръ былъ сильный, и очень холодно. Бывшіе на крюйсь-стень-вантахъ, имѣли у себя очень опаснаго сосѣда: медвѣдя, служившаго во время плаванія забавою, теперь взошедшаго на крюйсь-салингъ, и нѣсколько времени сидѣвшаго смирно, но отъ холоду или голоду, потомъ спускавшагося и садившагося людямъ на голову. Погибли: командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Петръ* (*Ѳедоровичъ*) *Тротскевичъ*, Мичмана Графъ *Петръ Толстой* и *Яковъ Хрущовъ*, Штурманъ *Ѳедоръ Симоновъ*, Констапель *Алексѣй Савиновъ*, Лекарь *Михаилъ Мартыненко*, и 134 человѣка нижнихъ чиновъ; спаслись 2 офи-

цера, Шхиперъ Шестаковъ и Подпоручикъ Корсунъ, и 90 нижнихъ чиновъ, обязанные спасеніемъ первому изъ нихъ: онъ посредствомъ леера, протянутаго съ гротъ до крюйсь-стень-вантъ, переѣхавъ на катерѣ, снималъ людей и перевозилъ ихъ на ближайшій островъ Питколодъ. Подпоручикъ Корсунъ совершенно исполнилъ дѣло старшаго, оставя свое мѣсто послѣднимъ. Съ Питколоды, на которомъ пребываніе было тоже затруднительно, отъ сильно разливавшагося по камнямъ волненія, спасшіеся переѣхали на маякъ Урренгрунтъ, гдѣ провели еще сутки безъ пищи, лишившись трехъ человѣкъ отъ холода и изнуренія; потомъ переправились на островъ Лехту, гдѣ получили помощь, и уже 30 октября перевезены въ Роченсальмъ.

«Еслибъ Капитанъ Тротскевичь — замѣчаетъ В. М. Головнинъ — помышлялъ только о спасеніи людей, то когда, при первомъ ударѣ фрегата о каменья, увидѣлъ онъ, что часть киля была оторвана, и что онъ не могъ уже долго держаться на водѣ, тогда надлежало-бы ему положить якоря и срубить мачты, чтобы фрегатъ не снесло на глубину, и перевозить людей на гребныхъ судахъ; но онъ въ семъ случаѣ заботился болѣе о своей чести, нежели о жизни, и поступилъ какъ должно искусному и неустрашимому офицеру: онъ не хотѣлъ вдругъ оставить ввѣреннаго ему фрегата, а желалъ испытать все, что было можно и должно, для спасенія его. Опытъ имѣлъ пагубныя слѣдствія, но Капитанъ не былъ виноватъ; а напротивъ, поступокъ его заслуживаетъ удивленія и подражанія».

* **1809** г. Транспортъ *№ 22.* Командиръ Лейтенантъ *Дзюрковскій.* (Финск. з.) На пути изъ Кронштата въ Роченсальмъ, съ грузомъ пороха и артиллерійскихъ снарядовъ, отъ нашедшаго съ SSW шквала, и сдѣлавшихся поврежденій, послѣ полудни 6 октября спустился въ шхеры; и какъ лоцмана, на дѣланные сигналы не

вышѣхали, то бросилъ якорь, и за нимъ другіе два, у островка Вегекари; незадержался, выкинутъ на камни, и *разбитъ*. Часть команды свезена на двухъ гребныхъ судахъ; остальные, и съ ними командиръ, спасались вплавь, съ помощію срубленной мачты. Утонулъ штурманскій ученикъ *Гильдебрантъ*. Командиръ оправданъ. Потеря судна и груза, оцѣнены въ 87,556 р.

1809 г. Транспортъ *№ 48*. Командиръ Мичманъ *Пикаринъ*. (Финск. з.) Шелъ изъ Кронштата, съ провіантомъ для Свеаборга и Або. Послѣ полудни того-же 6 октября (см. выше), будучи близъ острова Соммерса, при вѣтрѣ SWtS, на румбѣ WtN, сталъ поворачивать оверъ-штагъ: «по нерасторопности команды и малоимѣнію» не поворотилъ; и какъ для поворота фордевиндъ, было уже мало мѣста, бросилъ два якоря; но якоря незадержали, и транспортъ выкинутъ на берегъ, гдѣ и *разбитъ*. Всѣ спаслись, и большая часть груза снята, но испортилась; потеря судна оцѣнена въ 23,524 руб. Командиръ оправданъ; крушеніе приписано «позднему времени и бурямъ».

1809 г. Транспортъ **Гепріэтта**. Командиръ Лейтенантъ *Сапинъ*. (Финск. з.) Слѣдуя изъ Кронштата къ Роченсальму и Свеаборгу, съ разнымъ грузомъ, подходя къ послѣднему послѣ полудни 25 октября, безъ лоцмана и въ туманъ, сталъ на камень, между островковъ Міоландетъ и Швартбоденъ, и на третій день *разбился*. Команда и грузъ были свезены на ближайшій островъ, въ слѣдующій-же день. Командиръ оправданъ въ крушеніи, которое приписано неприбытію лоцмана; но обвиненъ въ распоряженіяхъ при снятіи груза, снимаемаго имъ съ носовой части, которою приткнулся, не завозя завозовъ, и тѣмъ только помогая судну плотнѣе прижиматься къ мелководію. За это было опредѣлено не поручать ему въ команду судовъ; однакожъ, по Манифесту 30 августа 1814 года, онъ освобожденъ отъ этого приговора. —

Командиръ, вообще противурѣча и путаясь въ отвѣтахъ, жаловался на непослушаніе Мичмана Зайцова; но этотъ несчастный, чрезъ годъ послѣ крушенія умеръ, не сдѣлавъ никакого отвѣта на предложенные ему вопросы.

1809 г. Транспортъ **Комвратъ**. Командиръ Мичманъ *Шишмаревъ*. (Финск. з.) Слѣдуя изъ Свеаборга въ Кронштатъ, съ балластомъ и пассажирами — въ числѣ которыхъ потерпѣвшіе крушеніе на транспортѣ Генріэтта (см. выше) — по утру 3 ноября, когда считали себя въ 6 миляхъ отъ ближайшаго рифа острова Біэркэ, при курсѣ OtN, вѣтрѣ SOtS, 4 узлахъ ходу съ дрейфомъ 3 румбовъ, внезапно увидѣлъ подъ вѣтромъ берегъ, сталъ поворачивать фордевиндъ, но отъ сдѣлавшихся поврежденій въ вооруженіи поворотить не могъ, потому бросилъ одинъ за другимъ два якоря, не задержался, и выкинутъ на мель около деревни Натала, гдѣ 7 числа транспортъ *разбитъ*. Крѣпкій вѣтеръ и волненіе, не позволяли завезти верпа; да и парусовъ не могли закрѣпить, потому, что всѣ снасти были обмерзши. Спасеніе команды было довольно трудное: барказъ разбило; спущенный яликъ оторвало и унесло въ море; переправлялись на плотахъ. Всѣ спаслись. Командиръ оправданъ: ошибочность счисленія приписана пасмурности, холоду, волненію и качкѣ, предполагая еще и теченіе, заключая, что «и за всѣмъ тѣмъ, судно миновало-бы опасность, еслибъ не сломилась (при поворотѣ) гротъ-стеньга и не лопнулъ деликъ-фалъ».

1809 г. Гальотъ **Екатерина**. Командиръ Штурманъ *К. Петровъ*. (Охотск. м.) Отправленный изъ Охотска въ Петропавловскую гавань 24 сентября, съ грузомъ провіанта, разныхъ вещей, и съ пятью пассажирами, на пути сильно потекъ; и какъ вѣтеръ стоялъ противный, время наступало позднее, а команда изнурилась и многіе захворали, то командиръ, 7 октября спустился въ Большерѣцкъ. Входя въ устьѣ рѣки Большой, 14 октября, и уже ми-

новавъ баръ (по $10\frac{1}{2}$ ф.) отъ внезапно-засвѣжевшаго съ NW вѣтра и лопнувшаго завоза, былъ прижатъ къ мели, на которой 30 числа, мало по малу разрушаясь, совсѣмъ *разбитъ*. Люди и весь грузъ спасены. Командиръ былъ обвиняемъ: въ ошибочности счисленія; въ «несдѣланіи съ командою общаго совѣта,» по предмету измѣненія плаванія; въ непромѣреніи фарватера (онъ ожидалъ лоцмановъ) и главное, что опоздалъ приливомъ для входа; но освобожденъ отъ штрафа, въ уваженіе его прежней хорошей службы и рекомендаціи ближняго начальства.

1810 г. Транспортъ **Христина Ульяна**. Командиръ Лейтенантъ *Д. О. Ильинъ*. (Финск. з.) Слѣдуя изъ Ревеля въ Свеаборгъ, въ началѣ съ вѣтромъ SWtS, потомъ W, черезъ восемь часовъ плаванія, послѣ полудня 9 мая сталъ на Брячиславскую банку, сдѣлавъ ошибку въ $2\frac{1}{2}$ миляхъ, и считая себя отъ Грогары на SW $38\frac{1}{2}^{\circ}$ въ 13 миляхъ. Команда и большая часть груза спасены; судно *разбито*, и потеря его оцѣнена въ 12,414 руб. Командиръ оправданъ; виновнымъ оказалось теченіе.

1810 г. Транспортъ **„Донъ**. Командиръ Коммисаръ *Дальяно*. (Черн. м.) При возвращеніи изъ Галацы, куда ходилъ съ грузомъ, 20 сентября былъ встрѣченъ штормомъ, прижатъ къ берегу, и не задержавшись на брошенныхъ якоряхъ, въ часъ по полуночи выкинутъ на мель, противъ Стамбульскаго устья Дуная. Половина команды въ тотъ-же день, 21 сентября, а другая и съ нею командиръ, въ слѣдующій, переѣхали на берегъ; судно *занесено пескомъ*.

1811 г. Транспортъ **"Наманъ**. Командиръ Штурманъ *Сорокинъ*. (Финск. з.) На пути отъ Кронштата въ Свеаборгъ, съ грузомъ, 21 октября остановился у острова Родшхера; на другой день сорванъ съ якорей, брошенъ на островъ и *разбитъ*. Команда спасена.

1811 г. Бригъ **Царь Константинъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Г. М. Костеничъ.* (Черн. м.) Шелъ изъ Анапы въ Редутъ-кале съ припасами, но за свѣжимъ противнымъ вѣтромъ SSO, около полуночи на 19 декабря воротился. Ночь была лунная, свѣтлая, и командиръ, который по его словамъ «разъ тысячу бывалъ у этихъ береговъ,» однакожъ не у Анапы, у которой находился впервые, смѣло держалъ на рейдъ, только что имъ оставленный, имѣя ходу до 10 узловъ. Частной карты этого рейда не было, лотъ проносило, счисленія не велось, и судно управлялось по пеленгамъ. Убѣжденный въ знаніи мѣстности и приглубости береговъ, командиръ отважно шелъ подлѣ нихъ; но не прошло четверти часа какъ миновали южный Анапскій мысъ, вдругъ ударились о грунтъ. «Право на бортъ!» скомандовалъ капитанъ; но бригъ уже сталъ на мель. Откосокъ, на который стали, оказалось впослѣдствіи, не былъ извѣстенъ. Перепробовавъ всѣ средства сняться, и въ полной надеждѣ на успѣхъ, начиная съ легчайшихъ, командиръ потерялъ много времени въ напрасныхъ работахъ; а между тѣмъ вѣтеръ свѣжелъ. Воды было мало въ трюмѣ, и только съ 5 ч. утра начали кидать переносный балластъ въ воду, не трогая однакожъ другихъ тяжестей и продолжая тянуться. Въ 2 ч. по полудни 19-го, вѣтеръ перешелъ къ W, и бригъ стало сильно колотить о грунтъ. Тогда начали свозить команду на берегъ, и за нею съѣхалъ командиръ, уже въ 8 ч. вечера. Бригъ оставался на произволѣ волненія; даже не были мачты срублены. 21-го стихло; но бригъ уже лежалъ на боку, полный водою. Часть вещей была спасена; но самый бригъ, крѣпкимъ вѣтромъ отъ SW, въ ночи на 9 января 1812 года окончательно *разбитъ*, и обломки его разсѣяны по берегу. Командиръ былъ обвиненъ: 1) Что рѣшился идти ночью на незнакомый ему рейдъ, не посовѣтовавшись со своими офицерами. 2) Что приближаясь къ берегамъ, ежели проно-

сило лотъ, за чѣмъ не привелъ къ вѣтру. 3) Находясь на мели, и видя что завезенные два верпа и потомъ становой якорь не дѣйствуютъ, въ продолженіи 18 часовъ, за чѣмъ не срубилъ мачтъ и не облегчилъ судна отъ всѣхъ тяжестей. Вахтенный Лейтенантъ Паніотти, за непредставленіе командиру необходимости въ этомъ случаѣ консиліума; и два штурманскіе помощника, въ ошибкѣ счисленія, впрочемъ не имѣвшей вліянія на крушеніе. За это, по Высочайшей конфирмаціи, всеподданнѣйшаго доклада Аудиторіатскаго Департамента, чтобы виновныхъ, въ уваженіе ихъ прежней отличной службы, одобрительнаго отзыва начальства, и того обстоятельства, что гибель судну послѣдовала «по неназначенію на картѣ мели и отъ свирѣпствовавшей стихіи,» командиру и вахтенному Лейтенанту опредѣлено: впредь до повелѣнія, *служить за мичмановъ;* а штурманскіе помощники *арестованы на два мѣсяца.*

1811 г. Бригантинъ **Архангелъ Михаилъ.** Командиръ 13 класса *А. Парьяно.* (Черн. м.) На пути изъ Галацы въ Николаевъ, съ грузомъ, 8 сентября за противнымъ вѣтромъ сталъ на якорь у острова Ада; къ вечеру былъ сдрейфованъ на мель, и когда стягивались съ нея, нашедшимъ шкваломъ брошенъ на камни. На разсвѣтѣ команда была спасена, и снята часть груза; а бригантинъ *разбитъ.* Командиръ оправданъ.

* **1811** г. Транспортъ **Ѳеодосія.** Командиръ Штурманъ *В. Астафьевъ.* (Охотск. м.) Слѣдуя изъ Охотска въ Нижнекамчатскъ, съ грузомъ провіанта и разныхъ вещей, казенныхъ и частныхъ, на значительную сумму (кромѣ цѣнности неизвѣстной, казеннаго на 37,704 р., и 287 мѣстъ купеческаго груза) съ нѣсколькими пассажирами, въ числѣ которыхъ жены и дѣти, подходилъ къ первому Курильскому проливу. Около полудня 4 сентября, командиръ, уговоренный купцемъ Выходцевымъ, вышедшій изъ своей каюты «въ порядочной подгулкѣ,» спустился было въ проливъ,

хотя этимъ проливомъ, по опасности его, еще указомъ Адм.-Коллегіи 1801 года было запрещено ходить; но потомъ, обманувшись въ надеждѣ засвѣтло войти въ проливъ, на ночь, въ половинѣ 10-го часа вечера, изъ предосторожности привелъ къ вѣтру (вѣтеръ былъ NW крѣпкій), и будучи уже порядочно пьянъ, однакожъ помня свою обязанность, не сходилъ съ верха, приказавъ вынести койку на ютъ. Транспортъ шелъ по $1\frac{3}{4}$ узла, съ дрейфомъ до 4 румбовъ. Прижимаемый къ берегу, ночью поворотилъ на другой галсъ; когда же ему совѣтовали стать на якорь, отказался, полагая, что при такомъ жестокомъ вѣтрѣ и волненіи, судно можетъ «раздергать». Въ 3 часа утра 5-го, берегъ уже открылся съ палубы, и тогда только командиръ рѣшился на поворотъ, начавъ его совершать противъ вѣтра и оканчивая по вѣтру, при чемъ былъ прижатъ къ берегу до глубины 7 саж., потому сталъ на якорь. Но якоря не задержали; судно ударилось о грунтъ, руль вышибло, корпусъ поворотило бокомъ и волны полились черезъ. Ночь была темная и ненастная; огни потухали; вѣтеръ свѣжѣлъ и буруны разламывали ветхое судно. Ни кто не зналъ — гдѣ разбились. Испуганные, полуодѣтые, всѣ, команда и пассажиры, женщины, дѣти, столпились на кормѣ. Кто кричалъ въ отчаяніи, кто молился; нѣсколько человѣкъ бросились въ каюту, и разламывая сундуки, пьянствовали... Когда разсвѣло узнали, что выкинуты у Перваго Курильскаго острова, и увидѣли всю безнадежность своего положенія: транспортъ размывало волнами, а вѣтеръ не утихалъ. Переплывать на берегъ было почти невозможно. Однакожъ матросъ Оедоровъ, одинъ промышленникъ и одинъ ссыльный, отлично плавая, отважились броситься въ воду, и благополучно достигли берега. Въ ожиданіи возврата ихъ съ помощію, прошли еще цѣлые сутки. Въ слѣдующую ночь уже погибло пять человѣкъ, снесенныхъ волнами. Многіе изъ остававшихся были такъ ослаблены, что не могли дер-

жаться; такихъ товарищи привязывали къ борту. На другой день переплыли на берегъ еще боцманматъ Галандинъ и одинъ ссыльный. Наконецъ, на берегу показались двѣ Курильскія женщины и развели огонь, а въ 3 часу пополудни, прежде выплывшіе на берегъ, привезли съ собою маленькую лодочку. На этой лодочкѣ переправлялась команда, по два и по три человѣка, до самаго вечера. Командиръ, совершенно ослабленный, только тогда приказалъ перевезти себя, когда оставались уже очень немногіе, перевезенные въ слѣдъ за нимъ... Собравшіеся на берегу однакожъ вскорѣ замѣтили, что вахтеръ Страшный виситъ у борта, подвязанный подъ мышки. Начался ропотъ, стали спрашивать одинъ у другаго: отъ чего не спасенъ вахтеръ, для чего привязанъ? Но штурманскій ученикъ Дехтеревъ, послѣднимъ оставившій судно, объяснилъ что вахтеръ привязанъ изъ предосторожности, чтобы по чрезвычайной слабости не свалился за бортъ; что перевезти его на маленькой лодочкѣ, въ такіе буруны было нельзя, ибо у него закостенѣли руки; и что жена его, по той-же причинѣ, тамъ-же оставлена. Рѣшились ожидать болѣе тихой погоды, чтобы спасти этихъ несчастныхъ; но на другой день, нашли ихъ уже умершими...

7 числа судно совсѣмъ *разбилось*. Зиму провели на томъ-же островкѣ, у котораго разбились, питаясь выкидываемымъ провіантомъ и охотою. Въ слѣдующую весну, нарочно присланное за ними судно, перевезло ихъ въ Охотскъ. Грузу спасено, разумѣется попортившимся, на 27,576 руб.

Судъ обвинилъ командира въ слѣдующемъ: 1) Не долженъ былъ идти Первымъ проливомъ, когда имѣлъ возможность идти Четвертымъ, которымъ обыкновенно ходятъ. 2) Спускаясь въ Первый проливъ, худо расчиталъ свою парусность, и подойдя къ нему на ночь, поздно привелъ къ вѣтру. 3) Мало держалъ парусовъ, когда привелъ къ вѣтру. 4) Поздно сталъ на якорь, что могъ сдѣ-

лать гораздо ранѣе. 5) Наконецъ, старался утаить шханечный журналъ, склоняя на соучастіе своихъ помощниковъ, штурманскихъ учениковъ, и ложно объявляя будто онъ потерянъ. Подгулки-же, Коммисія Военнаго суда извинила такъ: «Что-же касается до показанія нѣкоторыхъ (показывали всѣ) служителей, что Штурманъ Астафьевъ былъ не въ надлежащемъ видѣ, отъ употребленія хмѣльныхъ напитковъ, то Коммисія не полагаетъ, чтобы оное могло мѣшать заниматься ему своимъ дѣломъ, и какъ примѣтно, находился онъ во весь несчастный случай на верху. Знавши-же его слабое для моря сложеніе, Коммисія заключаетъ, что если онъ и былъ нѣсколько въ необыкновенномъ видѣ, то весьма вѣроятно болѣе по нуждѣ, нежели изъ пристрастія и привычки».

Впрочемъ, всѣ подробности Слѣдственнаго дѣла обнаруживаютъ въ Астафьевѣ человѣка строгаго, въ хорошемъ порядкѣ содержавшаго свою команду на пустомъ острову, такъ что проявлявшіяся на него нѣкоторыя другія, частныя жалобы, были опровергаемы всѣми другими. Начальникъ Охотскаго порта, Капитанъ Миницкій, также рекомендовалъ его: честность, трезвость и усердіе, предлагая однакожъ, по слабости, впредь не ввѣрять ему въ командованіе судна.—Онъ умеръ въ 1817 году, прежде окончательнаго рѣшенія суда надъ нимъ.

1812 г. Корабль (66 п.) **Саратовъ.** Командиръ Капитанъ 2 ранга *Ѳ. П. Языковъ.* (Финск. з.) Выходя изъ Свеаборга, съ эскадрою Вице-Адмирала Кроуна, при чемъ на каждомъ кораблѣ былъ свой лоцманъ, въ $3\frac{1}{2}$ ч. послѣ полудни 27 октября, корабль этотъ шелъ со свѣжимъ боковымъ вѣтромъ ONO, подъ дву-рифляпными марселями, и напираемый сзади слѣдующимъ за нимъ кораблемъ, Трехъ-Іерарховъ, былъ принужденъ приспуститься, пропустивъ впередъ слѣдовавшій за нимъ корабль. Въ половинѣ пятаго, когда проходили Грогару, вѣтеръ зашелъ къ OtS, и Капитанъ спро-

силъ лоцмана: можно-ли миновать островъ съ настоящими парусами? Лоцманъ отвѣчалъ, что курсъ хорошъ и пройдти можно. Но когда поровнялись съ этимъ островомъ, находясь отъ него въ полъ-длины корабля, вѣтеръ зашелъ еще на одинъ румбъ, паруса сдѣлались левентигъ, и командиръ приказалъ ставить фокъ и гротъ. Не успѣли еще осадить галсовъ этихъ парусовъ, какъ корабль прижало къ камнямъ и волненіемъ стало сильно бить. На палубѣ едва можно было держаться на ногахъ; потому, затрудняясь уборкою парусовъ, ихъ обрѣзали и спустили на низъ, убравъ только крюйсель. Спущенный для завоза барказъ повредили буруны, такъ что люди едва не погибли на немъ; затѣмъ ограничились только посылкою въ портъ за вспомоществованіемъ. Вода между тѣмъ въ кораблѣ прибывала, и къ 8 ч. вечера было ея около 9 футовъ. Къ этому только времени подоспѣли присланные изъ порта барказъ и два катера. Но тогда командиръ, сознавая близкое потопленіе корабля, приказалъ: поставивъ гребныя суда между кораблемъ и берегомъ, положивъ на нихъ брамъ-стеньги и настлавъ доски, перебраться на берегъ. Между тѣмъ корабль былъ прикрѣпленъ къ острову кабельтовыми, чтобы не повалило на бокъ. Въ ночи вѣтеръ началъ стихать, но было пасмурно и чрезвычайно холодно, а къ утру подмерзло. Въ 8 ч. утра, воды въ кораблѣ было уже 14 ф. Къ полудню всѣ перебрались на берегъ, и вода возвысилась въ немъ до 16 ф. Подошедшій 30 числа портовой транспортъ, перевезъ команду въ Свеаборгъ. Корабль былъ разобранъ.

На донесеніи объ этомъ приключеніи, Государь Императоръ написалъ: *Капитана Языкова арестовать и судить военнымъ судомъ; дѣло-же кончить въ теченіи недѣли.* Судъ оправдалъ командира, обвинивъ лоцмана, слишкомъ близко ведшаго корабль, присовокупляя еще и то, къ оправданію командира, что самъ онъ никогда не бывалъ прежде въ Свеаборгѣ, а входилъ туда съ

своимъ кораблемъ ночью.—Государь Императоръ, при подпесеніи этого дѣла на Высочайшее утвержденіе, приказалъ еще спросить мнѣнія Вице-Адмирала Кроуна, который, уже 28 іюля 1814 года, отвѣчалъ: «Къ крайнему сожалѣнію о потерѣ онаго корабля полагаю, что оная произошла болѣе отъ того, что имѣлъ онъ малые паруса». По этому, Аудиторіатскому Департаменту было повелѣно вновь пересмотрѣть слѣдственное дѣло. Но Аудиторіатскій Департаментъ, переизслѣдовавъ, остался при своемъ прежнемъ заключеніи, прибавивъ только, что еслибъ и сдѣлано было какое-либо упущеніе командиромъ, то по силѣ 16 статьи Высочайшаго Манифеста 30 августа 1814 года, онъ подлежалъ-бы освобожденію отъ суда.—Языковъ, находившійся доселѣ подъ арестомъ, былъ освобожденъ отъ него указомъ Адм.-Коллегіи въ декабрѣ 1814 г., а 20 января 1816 г. послѣдовало Высочайшее рѣшеніе: Капитана 2 ранга Языкова, какъ не признаннаго виновнымъ, отъ штрафа освободить. О лоцманѣ было сообщено непосредственному надъ нимъ начальству, въ Финляндію.

1812 г. Транспортъ **Единорогъ.** Командиръ Лейтенантъ *Полторацкій.* (Рижск. з.) Слѣдуя въ отрядѣ другихъ судовъ, съ разнымъ грузомъ, изъ Данцига въ Ригу, съ тихимъ попутнымъ вѣтромъ, рано утромъ 6 сентября сталъ на мель въ 3 миляхъ къ сѣверу отъ Домесснескихъ маяковъ: ошиблись въ счисленіи на 9 миль. Снять транспорта не могли, ибо трюмъ его вскорѣ наполнился водою; и потому на другой день, переправились на подошедшія суда, а транспортъ, чтобы не достался непріятелю, *сожгли.* Командиръ оправданъ: ошибка приписана теченію и недостатку карты Нагаева, довольно много разнствовавшей съ новою картою Сарычева, которой на этомъ суднѣ не было. Потеря оцѣнена въ 27,881 р.

1812 г. Лоцъ-гукоръ **Корнелій.** Командиръ Штурманъ *А. М. Чекинъ.* (Финск. з.) Посланный изъ Аландскихъ остро-

вовъ въ Ревель, за провизіею, этотъ очень старый гукоръ, плылъ туда три недѣли, претерпѣлъ много бѣдъ, и вечеромъ 30 октября, когда уже стоялъ на Ревельскомъ рейдѣ, выброшенъ на стѣнку гавани. Срубленная гротъ-мачта уперлась въ самую стѣнку, и это помогло спасенію. Команда вся спасена, а гукоръ *разбитъ*. Командиръ оправданъ.

1812 г. Транспортъ *№ 52*. Командиръ Мичманъ *Я. А. Головачевъ*. (Рижск. з.) На пути изъ Свеаборга въ Ригу, открылась сильная течь, и 8 октября, когда былъ близко острова Руно, вѣтеръ для слѣдованія впередъ сдѣлался противный, а течь все усиливалась; потому спустился къ этому острову, и благополучно сталъ у него на мель. Команда и часть груза сняты, а транспортъ впослѣдствіи былъ сброшенъ на камни, прорѣзанъ льдомъ и *разбитъ*. Командиръ оправданъ.

1812 г. Бригантинъ **Фома.** Командиръ Лейтенантъ *Х. А. Метакса*. (Черн. м.) На пути изъ Севастополя въ Козловъ, куда назначался подъ брантвахту, былъ застигнутъ жестокою бурею отъ юго-запада 29-30 марта, и отстаиваясь на якоряхъ, по неспособности держаться въ море, выброшенъ на берегъ противъ Соляныхъ озеръ. Всѣ спасены, хотя нѣкоторые и ушиблись при этомъ. Командиръ оправданъ; ветхая бригантина *разбилась*.

1813 г. Транспортъ **«Эрау Корнелія.** Командиръ Лейтенантъ *Е. Ф. Тыртовъ*. (Балт. м.) Слѣдуя изъ Данцига въ Свеаборгъ, въ первые сутки съ свѣжимъ попутнымъ вѣтромъ, а на другіе съ противнымъ, столько-же свѣжимъ, ошибся въ счисленіи на 16 миль, и въ 11 часу вечера 3 октября сталъ на плиту у острова Нергольма, по восточную сторону Готланда. На разсвѣтѣ вѣтеръ затихъ, и при помощи обывательскихъ лодокъ, команда свезена на берегъ. Транспортъ *разбитъ*. Командиръ оправданъ: невѣрность

счисленія приписана теченію и неточности карты Нагаева, противъ карты Сарычева, которой не было.

1813 г. Транспортъ **Кнутъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Саблинъ.* (Балт. м.) Шелъ съ провіантомъ, изъ Риги въ Данцигъ, и вечеромъ 13 августа, когда уже вошли въ губу, внезапно нашедшимъ съ противной стороны, отъ SO, шкваломъ съ дождемъ, сломило обѣ мачты; брошенные не скоро одинъ за другимъ якоря не задержали, а вѣтеръ между тѣмъ перемѣнился, задувши снова отъ N, и понесъ бѣдствующее судно въ другую сторону; наконецъ оно было выброшено на косу Нерунгъ, въ 15 верстахъ восточнѣе города. Еще двое сутокъ несчастная команда держалась на затонувшемъ суднѣ; и только поутру 16 числа, когда стихло, переправились на берегъ. Командиръ оправданъ.

1813 г. Ботъ *№ 21.* Командиръ Мичманъ *Ѳ. Г. Титовъ.* (Балт. м.) На пути изъ Риги въ Данцигъ, отъ усилившейся течи былъ принужденъ идти въ Ревель; простоявъ у острова Вормса, за противнымъ вѣтромъ, семь дней, 2 сентября, при обходѣ банки Штапель-боттенъ, у этого острова, подъ руководствомъ лоцмана, отъ скрѣпчавшаго отъ NW вѣтра и сломившейся реи, былъ поставленъ на эту банку, затонулъ и унесенъ въ море. Команда въ тотъ-же вечеръ свезена на островъ. Коллегія обвинила и командира и лоцмана, бывшаго на этомъ суднѣ: перваго въ малоопытности, другаго въ неосторожности, что заблаговременно не спустились отъ вѣтра или не стали на якорь; командиръ показывалъ при этомъ, будто лоцманъ струсилъ и хотѣлъ броситься въ воду; но лоцманъ напротивъ доказывалъ, что онъ еще заблаговременно предлагалъ командиру спуститься или стать на якорь. Оба освобождены отъ взысканій, по Манифесту 30 августа 1814 года; только было предписано всѣмъ командирамъ портовъ, чтобы впредь поручались суда «опытнѣйшимъ офицерамъ, такимъ, которые сдѣ-

лали на морѣ покрайней мѣрѣ не менѣе трехъ или двухъ кампаній». Мичманъ-же Титовъ, выпущенный въ офицеры въ 1810 г., въ этомъ чинѣ не сдѣлалъ ни одной въ море кампаніи.

1814 г. Транспортъ **Эпигкейтъ.** Командиръ Мичманъ *Теглевъ.* (Финск. з.) На пути изъ Кронштата въ Ревель, съ провіантомъ, 14 іюня, между острововъ Гогланда и Большаго Тютерса, встрѣтилъ свѣжій противный вѣтеръ съ ненастьемъ, и лавируя цѣлыя сутки, поутру слѣдующаго дня сталъ на каменную гряду, у сѣверной стороны послѣдняго. Судно *разбито;* но команда, часть груза и вооруженіе спасены. Командиръ оправданъ.

1814 г. Транспортная яхта **Ѳеодосія.** Командиръ Штурманъ *Порядинъ.* (Финск. з.) Отправленный изъ Нарвы въ Ревель, съ лѣсами, стоялъ за противнымъ вѣтромъ по восточную сторону острова Гогланда, противъ верхняго маяка, и 18 сентября, по сдѣлавшемуся внезапно восточному крѣпкому вѣтру, не могши отойти, вечеромъ былъ прижатъ къ мели. Крѣпкій вѣтеръ продолжался еще двое сутокъ; судно было наполнено водою, замыто пескомъ, и потому его нельзя было снять. Команду и вооруженіе сняли.

1814 г. Транспортная яхта **Николай.** Командиръ Штурманъ *Голунковъ.* (Балт. м.) Посланный изъ Кронштата въ Пиллау, съ грузомъ такелажа и разныхъ вещей, еще осенью прошлаго года, транспортъ этотъ, за открывшеюся течью, потерею парусовъ и свѣжими противными вѣтрами, зазимовалъ у острова Готланда, въ губѣ Сандвитъ. 27 апрѣля, подходя къ Пиллау, за не выѣздомъ лоцмановъ и по невозможности, отъ крѣпкаго сѣвернаго вѣтра при густой пасмурности, держаться въ море, пошелъ къ западу, за мысъ Гела; вечеромъ сталъ на якорь на глубинѣ 17 саж., считая себя близкимъ къ берегу; но нашедшимъ отъ N шкваломъ тотчасъ-же брошенъ на косу Нерунгъ, восточнѣе Данцига, близь деревни Позвакъ. Мачты срубили, и къ утру, на сдѣланномъ плотѣ,

переправились на берегъ. Транспортъ *разбитъ;* но большую часть груза успѣли спасти. Оказалось, что у двухъ брошенныхъ якорей, сломаны лапы.

1816 г. Транспортный бригъ **Пересъ.** Командиръ Лейтенантъ *Лотыревъ.* (Рижск. з.) На пути изъ Риги къ Кронштату, поутру 4 октября, когда былъ близко сѣверо-западной оконечности острова Кунэ, при поворотѣ судна лопнули марса-шхоты, и западнымъ вѣтромъ бросило его на мель. Завозы не помогли, и черезъ четыре часа транспортъ наполнился водою, а потомъ былъ *разбитъ;* но команда спаслась. Командиръ оправданъ, и случай этотъ отнесенъ «болѣе къ несчастнымъ на морѣ, отъ бурь и силы вѣтра происходящимъ внезапностямъ, вовсе никогда не предвидимымъ». «Транспортъ былъ комплектованъ всѣми нужными припасами — говоритъ командиръ — выключая одного пель-компаса, который былъ поврежденъ во время плаванія изъ Кронштата въ Ригу».

* **1817** г. Фрегатъ (32 п.) **Везувъ.** Командиръ Капитанъ 2 ранга *І. Ш. Стожевскій.* (Черн. м.) Въ ночи съ 1 на 2 октября, въ Севастополѣ былъ жестокій штормъ отъ W и NW. Эскадра, стоявшая на рейдѣ, спустила стеньги и реи, и совсѣмъ этимъ, многіе корабли дрейфовало съ двухъ якорей; съ бакштововъ срывало гребныя суда; даже въ гавани, на нѣкоторыхъ корабляхъ порвались швартовы; въ городѣ повреждено много домовъ. — Въ эту ночь потерпѣлъ крушеніе фрегатъ Везувъ, только наканунѣ, 1 октября, вышедшій изъ Севастополя. На разсвѣтѣ 2-го, когда стало стихать, увидѣли этотъ несчастный фрегатъ у Херсонесскаго маяка разбивающимся, и немедленно послали ему помощь. Его Высочество Великій Князь Михаилъ Павловичъ, въ то утро только пріѣхавшій въ Севастополь, Самъ отправился на мѣсто крушенія, и былъ его личнымъ свидѣтелемъ. Командиръ этого фрегата, старый Черноморскій служака, сдѣлавшій на этомъ морѣ двадцать-че-

тыре шести-мѣсячныхъ морскихъ кампаній, уже съ 1807 года командуя различными судами, но послѣднія шесть лѣтъ (съ 1811 г.) постоянно остававшійся на берегу, имѣлъ несчастіе потерпѣть одно изъ ужаснѣйшихъ крушеній при первомъ выходѣ въ море, совершивъ впрочемъ на этомъ фрегатѣ, въ то же лѣто, практическое крейсерство съ эскадрою. Онъ имѣлъ назначеніе къ Абхазскимъ берегамъ. Готовый къ отплытію еще 25 сентября, онъ однако же медлилъ выходомъ, отзываясь «перемѣнными и крѣпкими вѣтрами и облачнымъ небомъ, угрожавшимъ бурною погодою,» и наконецъ, поутру 1 октября, вынужденный ли предписаніями, или усомнившійся въ своихъ примѣтахъ, снялся съ якоря. Погода въ самомъ дѣлѣ была ясная, и вѣтеръ SO, весьма тихій. Въ пятомъ часу послѣ полудня, когда фрегатъ былъ на SW 37° въ 20 м. отъ Херсонисскаго маяка, постепенно свѣжѣвшій вѣтеръ вогналъ его во всѣ рифы; волненіе развело огромное; отъ сильной качки значительно ослабъ стоячій такелажъ и изорвался рулевой брюканецъ. Чтобы по возможности быть закрытымъ берегами, командиръ поворотилъ на правый галсъ; но въ половинѣ 8-го вечера, находясь по счисленію отъ Херсонисскаго маяка на SW 74° въ 12 м., и увидѣвъ слабый огонь маяка, опять поворотилъ на лѣвый. Вѣтеръ въ это время уже до того усилился, что принудилъ закрѣпить всѣ марсели, и фрегатъ оставался подъ одними нижними парусами; а между тѣмъ, все переходя къ SW, вѣтеръ все сгонялъ съ румба. Въ исходѣ 9-го изорвался гротъ, и при этомъ еще такъ сильно крѣпило, что были вынуждены закрѣпить фокъ, оставаясь подъ одними стакселями. Въ 2 ч. ночи вѣтеръ уже зашелъ отъ NW, и былъ столько свѣжъ, что «прослуживъ 26 (съ якорными) кампаній на разныхъ моряхъ—говоритъ Стожевскій—я никогда не встрѣчалъ подобнаго,» и фрегатъ, все ближе и ближе прижимало къ берегу, отъ котораго находились, по счисленію на NW 73° въ $8\frac{1}{2}$ м., а на

самомъ дѣлѣ, какъ оказалось впослѣдствіи, были уже на NW 16° въ $2\frac{1}{2}$ м. Шелъ дождь, и темень была такая, что со шханецъ не видѣли переднихъ парусовъ. Чтобы отойти отъ маяка, стали поворачивать на правый галсъ; но при поворотѣ изорвался фокъ-стаксель, и фрегатъ, оставленный почти безъ парусовъ, стало еще сильнѣе прижимать къ берегу. Вѣтеръ заходилъ къ N и отойти не было возможности, ни на тотъ ни на другой галсъ. Были изготовлены два якоря. Въ началѣ 4-го показался блѣдный свѣтъ маячнаго огня, и накинувъ глубину на 17 саж., бросили одинъ якорь; другой еще не совсѣмъ былъ готовъ. «Жестокій вѣтеръ, какъ будто подъ парусами несъ фрегатъ къ берегу»—говоритъ Стожевскій. Черезъ полчаса онъ ударился всѣмъ лѣвымъ лагомъ о камни... Въ это время на эскадрѣ, стоявшей на Севастопольскомъ рейдѣ, спускали стеньги и нижнія реи. Удары были часты и сильны; вѣтеръ ревѣлъ, волны ходили черезъ; ночь темная, гибель казалась несомнѣнною. Для облегченія фрегата срубили всѣ три мачты, и онъ вскорѣ былъ выброшенъ совсѣмъ на бокъ. На разсвѣтѣ увидѣли, что находятся на западномъ мысу Казачьей бухты. «Къ счастію — говоритъ командиръ — спасенъ барказъ; и на немъ, при помощи офицеровъ и команды, присланной изъ Севастополя, всѣ благополучно спаслись, кромѣ квартирмейстера Ивана Докунина и юнги Андрея Шуширина, бросившихся отъ страха преждевременно въ море».

«Многіе изъ офицеровъ, находившихся на эскадрѣ, свободные отъ должности, поспѣшали на помощь несчастнымъ сослуживцамъ, въ числѣ которыхъ былъ и я—говоритъ Г. Дмитріевъ (въ Морск. Сб. т. I, № 9). — Мы захватили на скоро что могли изъ бѣлья, платья и напитковъ, наняли верховыхъ лошадей—барказовъ нельзя было посылать въ открытое море въ такой вѣтеръ—и опрометью поскакали къ Херсонесскому маяку. Прибывъ на мѣсто, мы уви-

дѣли уже нѣкоторыхъ офицеровъ и часть команды безъ одежды, грѣвшихся у огня, разведеннаго казаками... Изъ разсказовъ товарищей мы узнали, что для спасенія команды они связали плотъ изъ бочекъ, потомъ за тонкій кабельтовъ привязали запасную брамъ-стеньгу и бросили за бортъ; съ берега смотрѣлъ на ихъ приготовленія казакъ, который понялъ ихъ желаніе. Долго брамъ-стеньгу не прибивало къ берегу, а взойти въ воду казакъ не рѣшался... Наконецъ онъ поймалъ брамъ-стеньгу... Обмоталъ кое-какъ кабельтовъ около большаго камня и махнулъ рукой; на фрегатѣ вытащили кабельтовъ и столкнули плотъ...» Но послѣ первой переправы фалъ, прикрѣпленный къ плоту, лопнулъ, и его уже не могли употреблять. Барказъ было трудно спустить съ ростеръ, потому что мачтъ не было; однакожъ удалось, отрубивъ найтовы, столкнуть его благополучно.

Фрегатъ былъ разбитъ, и потеря его оцѣнена въ 270,630 руб. Командиръ совершенно оправданъ. Исчисляя всѣ обстоятельства, способствовавшія его крушенію, онъ говоритъ: «Если бы всѣ эти погрѣшности (въ счисленіи), въ продолженіи 16 часовъ (отъ полудня, когда сдѣланы многіе пеленги) могли дѣйствовать въ одну сторону, то разность въ счисленіи, могла-бы быть превосходнѣе случившейся». — Впослѣдствіи онъ командовалъ еще разными кораблями, на томъ-же морѣ.

1818 г. Бригантина **Килія**. Командиръ Лейтенантъ *И. А. Фирсовъ*. (Черн. м.) Шелъ изъ Севастополя въ Керчь, съ пассажирами, въ числѣ которыхъ Графъ Фонъ-Зео съ женою и двумя дѣтьми, и семейство Лейтенанта Балосогло съ четырьмя дѣтьми; всего, включая команду и прислугу, было 63 человѣка. Встрѣченный крѣпкимъ противнымъ вѣтромъ, отъ котораго сперва укрывался въ Козловѣ, потомъ двѣ недѣли держался въ море, 13 октября былъ снесенъ къ Румелійскому берегу; спустился въ ближай-

шій портъ Мидію; но едва успѣлъ бросить тамъ одинъ за другимъ три якоря, какъ уже былъ принесенъ близко къ берегу у каменнаго мыса, и чтобы миновать его, поставя парусъ, вошелъ на отмель. При помощи отважнаго Грека, *Прокопія Мерингосо*, команда и пассажиры спасены; а бригантина была вся изломана и занесена пескомъ. Въ тотъ-же самый день и на томъ-же мѣстѣ, въ 30 саженяхъ далѣе, разбилось Австрійское трехъ-мачтовое судно, съ котораго, изъ 20 человѣкъ экипажа, спаслись только пятеро. Вотъ какъ описываетъ это крушеніе, бывшій тогда повѣренный въ дѣлахъ въ Константинополѣ, Баронъ Строгоновъ: «Претерпѣвшіе крушеніе, по единогласному увѣренію ихъ, спасеніемъ обязаны героическому самоотверженію одного плотника, Грека изъ Мидіи, Прокопій Мерингосъ, который дерзко кидался въ море, опоясанный веревкою, и достигая транспорта, спасалъ одного за другимъ до 63 особъ, мужчинъ и женщинъ, особенно озабочивась дѣтями, которыхъ держалъ въ одной рукѣ, помогая другою переправлявшимся по веревкѣ. Одна изъ женщинъ, Графиня Зео, упала отъ ужаса въ море; предпріимчивый Грекъ, не оставляя своего занятія, вытащилъ ее оттуда, также какъ и одного офицера, съ которымъ приключилось такое же несчастіе. Этотъ неутомимый человѣкъ, много разъ былъ покрываемъ волнами; но онъ не переставалъ дѣйствовать, пока не были всѣ спасены; и онъ же еще позаботился о ихъ помѣщеніи». — Рекомендуя далѣе, дѣйствительно прекрасный подвигъ Прокопія Мерингосо, Баронъ Строгоновъ говоритъ, что выдалъ ему покамѣстъ въ награду 300 піастровъ, замѣчая однакожъ, что опасается бо́льшихъ для него отличій, чтобы не возбудить мрачную подозрительность Турокъ; и что это не въ первый разъ, означенный Грекъ рискуетъ своею жизнію для спасенія погибающихъ, движимый однимъ человѣколюбіемъ. Въ заключеніе еще говоритъ, что давно не бывало на Черномъ морѣ такихъ страшныхъ

штормовъ каковъ настоящій, продолжавшійся съ половины сентября до половины октября; и между многихъ другихъ потерь, особенно сожалѣетъ о погибели дочери нашего генеральнаго консула въ Лиссабонѣ, Бореля, Мадонны Монтерейро, которая отправилась изъ Константинополя, съ мужемъ и ребенкомъ въ Одессу, на Датскомъ суднѣ, разбившемся при устьяхъ Дуная, съ котораго спаслись только: капитанъ, одинъ матросъ и лоцманъ Грекъ, невѣжеству котораго приписываютъ крушеніе.

Вотъ еще что разсказывалъ мнѣ объ этомъ крушеніи, одинъ изъ участниковъ его, А. П. Балосогло: «Мнѣ было тогда около пяти лѣтъ. Помню, что наше плаваніе было весьма непріятно... Что за недолго до крушенія мы останавливались на якорѣ, и — какъ послѣ разсказывали — отрубили канаты для того, чтобы бросить судно на песчаную мель, а не на скалу, противъ которой стояли... Мы, пассажиры, всѣ сидѣли въ каютѣ, и ничего не знали о происходившемъ на верху, какъ увидѣли, что буфетчикъ торопливо сталъ собирать серебро изъ буфета. — Для чего ты это собираешь? — спросили его. — Для чего! — отвѣчалъ онъ. — Для того, что мы сейчасъ разбиваемся... И въ слѣдъ за этимъ, наше судно ударилось о землю. Мы съ плачемъ бросились на верхъ; но Штурманъ (Макаровъ) по видимому распоряжавшійся тамъ, приказалъ намъ идти въ каюту, увѣряя что никакой опасности нѣтъ, и всѣ мы будемъ спасены. Не переставая плакать, мы помѣстились на трапѣ, при самомъ выходѣ. День этотъ былъ праздничный, и на берегу собралось множество народу, болѣе Грековъ; одинъ изъ нихъ, *Прокопій* — помню это имя, ибо насъ дѣтей, заставляли молиться за него, какъ за спасителя — перевязавшись веревкою, которую держали другіе, вошелъ въ буруны близко къ судну, и убѣждалъ, чтобы кидались къ нему. Волны — то относили наше судно отъ берега, то опять приносили къ нему; выбирая удобныя

минуты, люди бросались въ воду, и Прокопій, хватая ихъ, перетаскивалъ на берегъ. Насъ дѣтей перебросали ему почти прямо на руки. Графиня Фонъ-Зео кинулась какъ-то неосторожно и разбила себѣ грудь, отчего вскорѣ и умерла. Моя мать чуть не погибла, кинувшись въ воду тогда, когда судно неслось къ берегу, и попавъ подъ его киль. Прокопій едва ее вытащилъ, и даже не надѣялись что она жива; однакожъ успѣли ее привести въ чувство... Помню еще, что мы очень голодали у нашихъ гостепріимныхъ, но бѣдныхъ спасителей, Грековъ. Еще говорили, будто въ слѣдующую ночь, у той-же самой скалы, погибли три купеческія судна, и съ ними много людей...»

Вотъ еще свидѣтельство Штурмана, оффиціально поданное, при слѣдствіи: «По спасеніи всей команды, когда я бросился въ воду, имѣя журналъ за пазухой, то меня отнесло волненіемъ отъ береговъ, и выбившись изъ силъ, я вскорѣ потерялъ чувства. Не знаю какимъ образомъ спасенъ жителями, но журнала уже не нашелъ».

Командиръ, преданный суду, былъ совершенно оправданъ, по силѣ Морскаго Устава, кн. 3, гл. 1, ст. 67 и Устава Военнаго Флота, ч. 2, гл. 1, § 77.

* **1818** г. Бригъ «Ураникъ». Командиръ Лейтенантъ *С. Щечкинъ*. (Финск. з.) Слѣдуя изъ Кронштата въ Свеаборгъ, былъ задерживаемъ противнымъ вѣтромъ; 20 октября, когда стоялъ у Стирсуддена, отданнымъ «на кранъ» якоремъ пробило бортъ, почему открылась сильная течь. Чтобы спасти судно отъ потопленія, поставили паруса и пошли къ Толбухину маяку, на мель; но затопающее, и потому много погрузшее судно, остановилось слишкомъ далеко отъ берега — саженяхъ во 100 — и на такой глубинѣ, что вода доходила до палубы; къ этому, изъ опасенія быть снесенными въ море, еще срубили мачты, и чрезъ то командѣ приходилось

держаться только на непокрытой водою кормѣ, обливаемой однакожъ волнами, при большомъ морозѣ. Въ слѣдующее утро, съ маяка послали помощь, но на несчастномъ суднѣ было уже только двое живыхъ — коммисаръ и одинъ унтеръ-офицеръ; всѣ другіе: командиръ Лейтенантъ *Степанъ Щечкинъ*, Мичмана *Димитрій Жоховъ*, и двое *Абрютиныхъ*, *Александръ* и *Василій*, Штурманъ *Калашниковъ*, 34 человѣка нижнихъ чиновъ и одна женщина съ малолѣтнымъ сыномъ, утонули или замерзли. Посланный на помощь, Лейтенантъ Н. А. Б—въ, такъ описываетъ найденную имъ картину этого бѣдствія: «Подъѣзжая ближе мнѣ казалось, что люди на ономъ находящіеся, протягивали руки и просили о скорѣйшей помощи, и потому я поспѣшилъ перегрѣсти разстояніе ста саженъ или немного болѣе отъ маяка до судна, удивляясь однакожъ, какимъ образомъ маякъ, давъ знать сигналомъ о суднѣ, самъ не подаетъ доселѣ помощи, видя людей сихъ въ такомъ положеніи. Но какой ужасъ объялъ меня, когда, приближась къ судну, увидѣлъ я множество людей замерзшихъ и обледенѣлыхъ въ разныхъ положеніяхъ: одни лежали свернувшись, другіе въ кучахъ, третьи держались за борты, какъ бы прося о спасеніи. — Первый предметъ, поразившій меня, былъ Лейтенантъ *Щечкинъ*, товарищъ и пріятель мой съ самаго малолѣтства, коего узналъ я въ ту-же минуту, распростертый навзничь, съ обмерзлыми волосами и одеждой; за руку его держался деньщикъ и казалось желалъ согрѣть оную своими руками; прочіе люди лежали кучами, какъ бы въ намѣреніи согрѣть другъ друга взаимною теплотою; подъ одною кучею лежащихъ людей, призналъ я молодаго офицера *Абрютина*, коего вѣроятно матросы хотѣли согрѣть собою; унтеръ-офицеръ подобнымъ-же образомъ былъ обложенъ; другой офицеръ, облокотясь на бортъ, казался спящимъ. Всѣ вообще имѣли видъ спящихъ, или умоляющихъ Небо о своемъ спасеніи; одна мертвенная

оцѣпенѣлость удостовѣряла меня, что люди сіи уже умерли, и я едва могъ опомниться отъ новаго мнѣ чувства — бо́льшаго нежели страхъ и сильнѣйшаго жалости. Скрѣпивъ однакоже сердце, я думалъ было осматривать, нѣтъ ли еще живыхъ людей, какъ пріѣхала съ маяка лодка, съ коей меня извѣстили, что стараніи мои будутъ безполезны, и что двое изъ сихъ несчастныхъ, въ живыхъ найденные, сняты давно уже съ судна. — Осмотрѣвъ однакоже хорошенько, и не нашедъ ничего, я вышелъ на маякъ, дабы развѣдать о семъ приключеніи, и нашелъ тамъ двоихъ спасенныхъ: коммисара *Богданова* и унтеръ-офицера *Изотова*, столь слабыхъ, что едва были въ состояніи отвѣчать на мои вопросы. Они объявили слѣдующее: Никакого знака не можно было подать на маякъ: пушки, порохъ были въ водѣ; огня достать было невозможно; крикъ не помогалъ имъ; тщетны были всѣ усилія, чтобъ ихъ услышали на маякѣ: ревъ волнъ, разбиваемыхъ о каменья, маякъ окружающіе, и свистъ вѣтра въ снасти телеграфа, при маякѣ стоящаго, препятствовали имъ быть услышенными. Темнота осенней ночи, увеличиваемая снѣгомъ и свѣтомъ самаго маяка, препятствовали часовымъ съ онаго видѣть на нѣсколько саженей вдаль. Такимъ образомъ несчастные страдальцы принуждены нашлись, изъ боязни быть снесенными волнами, держаться другъ за друга, оставаясь такъ безъ всякаго движенія, могшаго ихъ сколько нибудь разогрѣть и избавить отъ холодной смерти. Съ 9 часовъ вечера до самаго разсвѣта, оставались они въ семъ положеніи; холодъ увеличился до 5°; многіе изъ нихъ уже замерзли, многіе снесены были волнами; остальные едва дышали, оцѣпенѣвъ отъ холода. Въ исходѣ седьмаго часа, лишь только можно было различать предметы, съ маяка усмотрѣли несчастныхъ и поспѣшили отправить небольшую лодку съ семью человѣками. Другаго судна не можно было послать, по чрезвычайности волненія, о камни разби-

вающагося. Со всею предосторожностію, лодка опрокинулась на каменьяхъ, и семь человѣкъ вбродъ едва спаслись сами; однакожъ, поймавъ лодку и исправивъ оную по возможности, пустились опять. Часа два или болѣе прошло дотолѣ, пока лодка могла добиться до судна, такъ что подъѣхавъ туда, нашли уже только двоихъ живыми, и то безъ всякаго движенія, съ едва замѣтными знаками жизни; прочіе по одиначкѣ умирали прежде нежели могли дождаться спасенія. Искавъ долго между мертвыми и не находя ни одного человѣка въ живыхъ, люди сіи съ великою радостію возвратились на маякъ, гдѣ подавъ возможную помощь двумъ несчастнымъ, къ исходу только дня привели ихъ въ состояніе разсказать всѣ обстоятельства сего пагубнаго случая.

«Коммисаръ обязанъ спасеніемъ своимъ двумъ шубамъ, а унтеръ-офицеръ былъ накрытъ тремя матросами. — Какой примѣръ любви къ начальству въ людяхъ нашихъ!

«Люди съ судна были сняты. Въ числѣ всей команды не доставало 9 человѣкъ и одного офицера. Одни остались внизу, гдѣ старая пассажирка также скончала жизнь свою съ сномъ; другихъ смыло волнами.

«У Щечкина, въ Свеаборгѣ осталась жена; двое Абрютиныхъ, съ нимъ бывшіе, ея родные братья; отецъ ея Плацъ-Маіоръ въ Свеаборгѣ Ударъ слишкомъ жестокій для отца и матери: въ одинъ разъ потерять двухъ сыновей и зятя! Старшій сынъ былъ 18, младшій 17, а самому Щечкину было не болѣе 30 лѣтъ».

1819 г. Транспортъ **Полифемъ.** Командиръ Лейтенантъ *Зыбинъ.* (Рижск. з.) Шелъ въ Ригу, съ грузомъ, и вечеромъ 26 сентября, при входѣ въ этотъ портъ, сталъ на мель. Вѣтеръ былъ сѣверозападный, крѣпкій, и потому на другое утро команду сняли. Транспортъ впослѣдствіи былъ спасенъ.

* **1819** г. Транспортъ **Св. Николай.** Командиръ Чиновникъ 12 класса *А. Д. Калимера.* (Черн. м.) Грекъ, поступившій въ нашу службу при открытіи Турецкой войны 1787 года, въ званіи шхипера, на собственномъ суднѣ, участвовавшій во многихъ битвахъ съ Турками; имѣвшій аттестатъ Суворова въ «отличномъ мужествѣ и храбрости» при осадѣ Измаила; бывшій еще въ кампаніи на Средиземномъ морѣ 1804-10 г., подъ командою; самъ командовавшій судами съ 1810 по 1814 годъ, и въ 1816 г. получившій настоящее судно; старикъ лѣтъ шестидесяти — слѣдственно довольно опытный. Отправленный изъ Таганрога въ Севастополь съ грузомъ желѣза, взявъ еще въ Керчи для отвоза 20 матросъ, съ сентября прошлаго года, имѣлъ плаваніе чудное: сначала занесенъ крѣпкимъ противнымъ вѣтромъ въ Константинополь, гдѣ прозимовалъ; по выходѣ оттуда въ январѣ настоящаго года, зашелъ въ Одессу; выйдя изъ нея вернулся; потомъ еще укрывался въ Козловѣ; наконецъ, по выходѣ изъ Козлова, 28 февраля опять встрѣтилъ крѣпкій противный вѣтеръ и спустился назадъ; на утро слѣдующаго дня, увидѣлъ передъ собою берегъ близко Севастополя и, не зная обстоятельно мѣста, сталъ на двухъ якоряхъ. Но якоря не задержали, судно ударилось о камни, и вскорѣ наполнилось водою. Отправленные къ берегу барказъ и шестерка, чтобы закрѣпить на немъ перлинь, загрузили разными товарами, поспѣшая спасти ихъ, и въ торопливости, вмѣсто того чтобы сперва завезти тонкій конецъ, по которому легко было-бы вытянуть перлинь, взявъ конецъ самаго перлиня, вытягивали его за собою; эта операція, разумѣется не удалась: барказъ разбился въ бурунахъ и люди едва спаслись. А между тѣмъ командиръ, опасаясь потопленія судна, отрубивъ канаты и поставя паруса, пошелъ прямо въ берегъ. Это ему тоже не удалось: вѣтеръ перемѣнился, и полузатопшее судно, остановилось на послѣднемъ якорѣ, съ при-

вязаннымъ къ нему тросомъ. «Не будучи изученъ морской теоріи — говоритъ командиръ — я дѣлалъ то, чему опыты и долговременная практика меня научили». Опыты же и практика научили его сдѣлать плотъ изъ бочекъ, на которомъ подали тонкій конецъ на берегъ, по немъ вытянули перлинь, положили верпъ, и начали перетаскивать имущество. Къ вечеру вѣтеръ скрѣпчалъ (сдѣлавшись опять съ моря), развело большое волненіе, и командиръ съ 7 человѣками команды остался на суднѣ. Ночью понесло густую мятель. Бывшіе на берегу не имѣли достаточнаго огня, и одинъ изъ нихъ замерзъ; изъ остававшихся на суднѣ также одинъ замерзъ, а другой утонулъ въ трюмѣ. Всѣ остальные, въ слѣдующее утро перевезены на берегъ. Точное мѣсто крушенія не означено; журналъ погибъ. Нѣсколько дней тихой погоды, позволили спасти часть груза, и спасенная команда отправилась въ Севастополь. Слѣдствіе тянулось до 1822 года. Главный Командиръ Черноморскаго флота, Вице-Адмиралъ А. С. Грейгъ, три раза возвращалъ дѣло о немъ въ Коммисію Военнаго суда: «Не для того — писалъ онъ — чтобы Чиновникъ Калимера былъ обвиненъ; но дабы сколь возможно доказана была со стороны его невинность, какъ равно и упущеніе не оставлено-бы было безъ обнаруженія съ должною справедливостію». Замѣчательно однакожъ, что Коммисія не обвинила командира: ни за медленность его плаванія, явно умышленную, приписавъ ее неблагопріятнымъ вѣтрамъ и дурнымъ качествамъ судна; ни за распоряженія при крушеніи, явно ошибочныя. Главный Командиръ согласился съ этимъ приговоромъ; только подтверждая мнѣніе Флотскаго въ Севастополѣ начальника, Контръ-Адмирала Быченскаго, опредѣлилъ: «Чиновника Калимера, какъ неучившагося морскимъ наукамъ, никуда не опредѣлять командиромъ». А Коммисіи Военнаго суда сдѣлано строгое замѣчаніе, за дурное производство дѣла. Судно это было куплено въ 1816 году, и очень неудачно:

ветхое, потребовавшее большихъ исправленій, съ вооруженіемъ, за 68,918 руб.; дл. 87½ ф. шир. 28 ф. гл. 12¾ ф.

*1819 г. Транспортъ **Херсонъ.** Командиръ Лейтенантъ *Ивановъ* 7. (Черн. м.) Выгруженный, оставленный только съ 850 п. балласта, транспортъ этотъ стоялъ въ Днѣпрѣ, у Херсона, приготовляясь идти въ море; стеньги были подняты и готовились поднимать реи, для примѣриванія парусовъ; на палубѣ находилось 110 человѣкъ рабочихъ. Набѣжавшимъ порывомъ вѣтра—это было въ 11 ч. утра 7 мая — накрѣнился на правую сторону, къ пристани; испугавшіеся люди бросились на противную, и чрезъ это транспортъ упалъ на лѣвый бокъ: погибли 2 матроса, бывшіе въ низу на часахъ, и 1 плотникъ, отъ удара. Транспортъ былъ поднятъ. Командиру сдѣланъ выговоръ отъ мѣстнаго начальства «за недостаточную погрузку балласта».

1819 г. Транспортъ **Николай.** Командиръ Лейтенантъ *Шикаринъ.* (Черн. м.) Стоялъ на Керченскомъ рейдѣ, противъ адмиралтейства, выгружая дрова, и въ 3 часа пополудни 4 іюня, отъ набѣжавшаго «урагана,» который продолжался только пять минутъ, опрокинулся, такъ что «киль былъ видѣнъ». Люди спаслись; и самый транспортъ поднятъ.

1819 г. Транспортъ **Св. Іоаннъ.** Командиръ Штурманъ *Кашинъ.* (Беринг. м.) Подходя къ устью рѣки Камчатки, 2 іюня попалъ во льды, которыми прижатъ къ берегу. Люди всѣ спаслись, и грузъ почти весь снятъ. Судно оставлено на берегу.

1820 г. Военный транспортъ **Прутъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Д. П. Аслановъ.* (Черн. м.) Слѣдуя отъ Глубокой пристани съ грузомъ, назначеннымъ въ Севастополь «за противными и непостоянными вѣтрами» зашелъ въ Одессу. По выходѣ отсюда «по обыкновенію» придержался для опредѣленія мѣста къ полуострову Тендрѣ; отсюда шелъ въ полъ-вѣтра, при свѣжемъ

брамсельномъ вѣтрѣ SWtW на SO 37°, и вечеромъ того-же дня (28 октября), когда по счисленію подходилъ къ Тарханкутскому маяку, а онъ не открывался, и глубина оказалась меньшею предполагаемой, поворотилъ на другой галсъ, на WNW. Вѣтеръ было затихъ; но вскорѣ нашелъ сильный шквалъ отъ NWtW, которымъ изорвало гротъ-марсель, а у остальныхъ марселей принудило взять рифы. Тогда легли къ SW, съ дрейфомъ въ 4 румба, при ходѣ $1\frac{1}{2}$ узловъ; слѣдственно къ S. Въ первомъ часу ночи глубина стала уменьшаться; отойти казалось невозможнымъ, и потому бросили два якоря; но не задержались, ударились о камни, и транспортъ наполнился водою. Это было у западнаго мыса Акмечетской бухты, въ 1 в. отъ него къ западу. Ошибка въ счисленіи простиралась на $10\frac{1}{2}$ м. Команда спасалась на плотахъ и шлюпкахъ, и къ 4 часамъ утра вся спасена. Транспортъ *разбитъ* бурею 31 октября. Цѣнность транспорта показана постройкою (1812 г.) и вооруженіемъ въ 201,312 руб.; потеря (грузомъ?) въ 107,561 руб. Коммисія Военнаго суда — слѣдственное дѣло тянулось до 1828 года — оправдала командира, приписавъ гибель транспорта невѣрности счисленія, измѣненнаго теченіемъ, и силѣ вѣтра; но Главный Командиръ Черноморскаго флота, Вице-Адмиралъ А. С. Грейгъ, нѣсколько разъ возвращая это дѣло для перепзслѣдованій, обвинилъ его (11-ю пунктами) за неправильное распоряженіе курсами, приведшее транспортъ къ гибели, и за лживое показаніе о вѣтрахъ, будто-бы принудившихъ заходить въ Одессу; потому предложилъ: «арестовать его на три мѣсяца,» а Коммисіи, за ея упущенія при изслѣдованіи, сдѣлать «строжайшій выговоръ». По по Манифесту 26 августа 1826 года, долго судившіеся командиръ и коммисія, освобождены отъ наказанія.

* **1821** г. Бригъ (16 п.) **Аяксъ**. Командиръ Лейтенантъ *П. П. Филатовъ*. (Нѣмец. м.) Посланный изъ здѣшняго моря къ

восточнымъ берегамъ, съ грузомъ для тамошнихъ портовъ, 12 ноября находился предъ входомъ въ Англійскій каналъ. Непрестанные югозападные штормы, въ продолженіе слѣдующихъ двѣнадцати дней, относили его всѣ далѣе и далѣе. Наконецъ открылись берега Голландіи. Въ 7 часовъ вечера 25-го, бригъ сталъ на банку, въ 3 миляхъ на NW 23° отъ острова Ширмоник-огъ. Удары были сильные, и открылась течь. Въ 9 часовъ, на дѣлаемые безпрестанно выстрѣлы, показались отъ берега до 12 ботовъ, изъ которыхъ 4 подошли довольно близко. Съ брига спустили шестерку; но теченіемъ ее унесло подъ носъ и залило бурунами, а людей успѣли спасти; потомъ спустили барказъ, который также былъ унесенъ, и бывшіе на немъ трое матросовъ погибли. Изъ гребныхъ судовъ оставались только полуразбитая гичка. Между тѣмъ въ 11 часовъ боты скрылись. Тогда на бригѣ, для облегченія ударовъ, срубили фокъ-мачту, дѣлали плотъ и безпрерывно отливали воду. Подошедшіе въ 7 часовъ утра два бота успѣли перенять унтеръ-офицера и 6 матросовъ; но какъ у перваго бота сломилась бизань-мачта, задѣвшая за гикъ брига, а второй не рѣшался подходить ближе, то оба они удалились. Въ 9 часовъ утра, опасаясь, чтобы при отливѣ не повалило на бокъ, на бригѣ срубили гротъмачту; вскорѣ за тѣмъ вышибло руль. Течь все усиливалась. Около полудня подошелъ ботъ, на которомъ находились всѣ перенятые съ брига, и на него успѣли передать кабельтовъ. Опасаясь близкаго разрушенія брига, просили рыбаковъ, бывшихъ на ботѣ, пригласить другіе боты, для снятія тяжестей, и чтобы оставались на всю ночь при бригѣ. Они отвѣчали на это, что долго оставаться не могутъ, а за спасеніе команды требовали немедленной уплаты. Въ доказательство, что было чѣмъ заплатить, передали запечатанный анкерокъ съ деньгами, приказавъ его хранить находившимся на ботѣ унтеръ-офицеру съ ма-

тросами; но рыбаки отняли у нихъ анкерокъ. Тогда же стала переправляться на подходившіе другіе боты вся команда; а въ $2\frac{1}{2}$ часа пополудни перешли офицеры и командиръ, взявшіе съ собою послѣдній анкерокъ съ деньгами, съ которымъ было поступлено также какъ и съ первымъ.

«Съ горестнымъ чувствомъ, говоритъ командиръ въ заключеніе своего донесенія, мы были принуждены оставить свой бригъ.» Между тѣмъ, вступившіе на бригъ рыбаки грабили его, ломая все встрѣчавшееся, «поступая съ нимъ какъ съ непріятельскимъ судномъ, взятымъ на абордажъ,» писалъ консулъ Брюнетъ Графу Нессельроду. Бригъ потомъ былъ снятъ, отведенъ въ Гарлингенъ, исправленъ тамъ, и въ слѣдующемъ году возвратился въ Кронштатъ. Похищенные рыбаками деньги, стараніемъ Голландскаго правительства, были возвращены почти всѣ, и многія вещи отысканы.

1821 г. Бригантинъ **Сухумъ.** Командиръ Лейтенантъ *І. С. Казарскій.* (Черп. м.) Ветхое и дурное транспортное судно, шедшее съ грузомъ желѣза, изъ Севастополя въ Николаевъ; но свѣжимъ противнымъ вѣтромъ снесенное къ югу, и поутру 23 сентября, бросившее якоря близко Сулинскаго устья Дуная. Якоря не задержали, и еще прежде нежели успѣлъ придти къ вѣтру, транспортъ былъ выкинутъ на мель. — Мачтъ не могли срубить. Команда въ этотъ-же день переѣхала на берегъ въ шлюпкахъ, и тогда начали спасать грузъ. Три недѣли спустя бригантинъ затонулъ. Командиръ, «по неоткрытію въ потерянін бригантина никакихъ упущеній,» отъ слѣдствія освобожденъ.

1822 г. Бригантинъ **Трехъ Святителей.** Командиръ Лейтенантъ *П. М. Вукотичъ.* (Черп. м.) — Тоже старое транспортное судно, купленное въ прошломъ году, съ вооруженіемъ за 38,807 руб., и за всѣми починками, удостоенное только на короткіе рейсы. Слѣдуя отъ устья Дуная къ Николаеву, съ возвращаемымъ

грузомъ орудій и съ пассажирами, въ самый день выхода, 7 октября, отъ усилившагося съ юговостока вѣтра, получилъ сильную течь, и чтобы не потонуть, съ общаго совѣта офицеровъ и «согласія команды,» спустился по вѣтру къ берегу. Къ 10 ч. вечера достигъ мелководія около мыса Балабанъ, сталъ плотно, и въ ту же ночь всѣ переѣхали на берегъ. Бригантинъ былъ разобранъ. Коммисія Военнаго суда не отыскала никакихъ причинъ гибели; Главный Командиръ Черноморскаго флота положилъ согласное съ этимъ мнѣніе; и въ 1827 г. слѣдствіе прекращено.

1822 г. Транспортъ **Св. Павелъ.** Командиръ Штурманъ *П. О. Курицынъ.* (Охотск. м.) Слѣдуя изъ Охотска къ Гижигѣ, съ провизіею и разными вещами, поутру 6 сентября увидѣлъ берегъ—о которомъ еще прежде предупреждалъ командира матросъ Катковскій—и принявъ его, по увѣренію одного казака, за окраину этой самой губы, спустился, какъ казалось по фарватеру, къ N; но вскорѣ, когда туманъ нѣсколько «подобрало» замѣтили, что попали не туда, а южнѣе, въ губу, образуемую рѣчкою Германдою; стали лавировать назадъ, очень часто (почти черезъ каждую склянку) поворачивая, и все прижимаемые къ берегу, вечеромъ, на глубинѣ 7 саж., отдали два якоря и два верпа. Но транспортъ дрейфовало. Неурядица была большая: оторопѣлый командиръ спрашивалъ команду: что ему дѣлать? рубить-ли мачты? или, выпустивъ канаты, идти въ берегъ? Вѣрная команда отвѣчала, что «изъ воли и повиновенія не выходятъ—какъ вамъ угодно, а мы на все готовы!» Наконецъ одинъ изъ казаковъ, Шешинъ, вызвался провести траспортъ въ рѣку; всѣ согласились на это; онъ повелъ, и на дорогѣ поставилъ его на мель, посомъ къ берегу. Руль «выставило» и переломило. Тогда командиръ самъ бросился рубить ванты, и мачты упали подъ вѣтеръ. Берегъ былъ близко, саженяхъ въ 30; но сильные бурунъ препятствовали сообщенію. Связавъ двѣ поло-

винки штока съ бочкою, думали было достигнуть на этомъ плоту берега; но сбитые бурунами люди съ него, едва были вытащены. Къ счастію бочку, съ привязаннымъ за нее тросомъ, прибило къ берегу, и собравшіеся тамъ Коряки, закрѣпивъ тросъ, помогли командѣ перебраться по немъ. Оправившійся командиръ, послѣднимъ оставилъ свое судно. Казакъ Пешинъ, поставившій судно на мель, оказалъ много усердія при спасеніи, первымъ вышедши на берегъ, и помогая другимъ, не разъ кидаясь для этого самъ въ воду. Транспортъ, спустя недѣлю, былъ *разбитъ*. Потеря одного груза оцѣнена въ 22,144 руб. Обвиненный за невѣрность счисленія, на которое полагался слишкомъ много, и за потерю шканечнаго журнала, который казалось могъ сохранить, Курицынъ скончался прежде произнесенія надъ нимъ приговора, въ 1827 году, потерпѣвъ тогда еще другое крушеніе, при выводѣ шхуны Св. Николай, исправляя на ней должность лоцмана.

1823 г. Коттеръ **Атисъ.** Командиръ Лейтенантъ *И. И. Макаровъ.* (Финск. з.) Стоя на Гангэуддскомъ рейдѣ, на двухъ якоряхъ, и со спущеннымъ рангоутомъ, вечеромъ 5 октября, усилившимся съ утра отъ SW вѣтромъ, былъ сорванъ съ якорей и прижатъ къ острову Нутъ-Гольмъ. Перебирались на берегъ по сброшенному рангоуту, съ большимъ трудомъ, много обязанные матросу Савелью Михайлову, первымъ перешедшему на берегъ, и закрѣпившему на немъ перлинь. Къ утру перевезены въ городъ, на присланномъ оттуда гребномъ суднѣ. Спустя три дни, полуразбитое судно было сброшено на глубину и *затонуло*. Потеря его оцѣнена въ 8932 руб. Командиръ оправданъ. Коммисія Военнаго суда только замѣтила, что на будущее время, полезно-бы было отпускать для брантвахты Гангэуддскаго рейда якорей не по два, а болѣе, и канаты для тѣхъ якорей давать прочные; да и самыя суда, назначать благонадежныя.

1823 г. Транспортъ **Михаилъ.** Командиръ Лейтенантъ *Э. И. Стоговъ.* (Охотск. м.) На пути къ Гижигѣ, находясь у Тигильскаго устья, уклоненный противнымъ вѣтромъ, ударился о башку и выброшенъ на берегъ у мыса Амвонъ. Командиръ оправданъ.

1823 г. Транспортъ **Екатерина.** Командиръ Лейтенантъ *П. Повалишинъ.* (Охотск. м.) Отправленный 15 сентября изъ Охотска въ Тигиль, съ казеннымъ и частнымъ грузомъ, 3 октября достигнулъ Ухтолотскаго мыса; но постоянно противные и свѣжіе вѣтры, снѣгъ и морозъ, лишали возможности войти въ назначенное мѣсто, и потому, принимая еще въ соображеніе позднее время, 7 октября спустился къ Петропавловской гавани, располагая, буде противные вѣтры не позволятъ пройти Курильскими проливами, то зайти въ Большерѣцкъ или въ рѣку Воровскую. Но проплывъ около 85 миль, опять встрѣтилъ противный вѣтеръ, и возвратившись на прежнее мѣсто, 10 октября снова былъ близъ Утхолотскаго мыса, гдѣ вторично встрѣтилъ противный вѣтеръ, продолжавшійся по 15 октября. Въ теченіи этого времени сломилось нѣсколько рангоута, изорваны нѣкоторые паруса и раскололся степсъ бушприхта. Дождавшись попутнаго вѣтра, когда опять приблизился къ прежнему мѣсту, 17 октября снова былъ встрѣченъ крѣпкимъ противнымъ вѣтромъ отъ ONO, со снѣгомъ и дождемъ; потому, имѣя много больныхъ и недостатокъ въ водѣ, окончательно спустился къ устью рѣки Воровской. 22-го уже подходилъ къ ея устью, имѣя только 7 ведеръ воды; но не попавъ въ самое устьѣ, на другой день рѣшился идти прямо въ берегъ, и утромъ 24-го, въ полную воду, приведя къ вѣтру на правый галсъ, закрѣпивъ руль и убравъ гротъ-марсель и фокъ-стаксель, вошелъ на мель. Углубленія судна не были уровнены, и кормою оно сидѣло по обыкновенію больше; потому, коснувшись дна прежде кормою, оно потеряло руль, который и былъ отнесенъ въ море; транспортъ

же остановился нѣсколько поперегъ берега, и чтобы облегчить его отъ сильныхъ ударовъ буруна въ корму, срубили гротъ-мачту. Къ 9 часамъ утра жъ, судно кругомъ совершенно обсохло, и тогда всѣ сошли на берегъ, на кошку, между двумя устьями рѣки Облуковепной, въ обсервованной широтѣ 55°, 7′, 9″. Въ слѣдующемъ году, транспортъ былъ спущенъ. Командиръ оправданъ.

1824 г. Шлюпъ **Сибирь.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. П. Епанчинъ*, нынѣ Вице-Адмиралъ. (Финск. з.) Находясь при съемкѣ, 4 октября отправился изъ Ревеля въ Кронштатъ, съ попутнымъ югозападнымъ вѣтромъ; вечеромъ слѣдующаго дня опредѣлился пеленгами Гогландскаго и Соммерскаго маяковъ, отъ послѣдняго на SW въ 8 м.; потомъ вѣтеръ сталъ заходить отъ S и SO, а съ полуночи, съ нашедшимъ шкваломъ, опять подулъ отъ SSW; въ началѣ 2-го часа, когда считалъ себя въ $4\frac{1}{2}$ м. на вѣтрѣ отъ острова Нервы, держась на правомъ галсѣ, увидѣлъ башню этого острова, которую въ началѣ сочли за судно, сталъ поворачивать, и при самомъ поворотѣ, остановился у берега. Ударъ былъ довольно силенъ. Пробужденные имъ офицеры и команда, бросились на верхъ во всѣ люки. Старшаго Лейтенанта Теглева, Капитанъ встрѣтилъ словами: «Мы на Нервѣ, крѣпите паруса у гротъ-мачты!» Второй Лейтенантъ получилъ приказаніе убирать паруса у фокъ-мачты. Старшій Мичманъ у бизань-мачты. Капитанъ распоряжался всѣми работами: бросилъ якорь, чтобъ не сбивало къ берегу, спускалъ гребныя суда, приказывалъ доставать завозы. Шлюпъ былъ прижатъ къ мели только лѣвою стороною; съ правой же стороны и съ носу было глубоко; руль на свободѣ. Вѣтеръ дулъ почти съ носу, судно стояло прямо, удары не были сильны. Капитанъ и офицеры не сомнѣвались въ возможности сняться; но случилось иначе: завозившій завозъ штурманъ, снесенный къ восточной сторонѣ, долго не могъ выгрести, и только къ 3 ч. утра былъ

положенъ верпъ. Едва успѣли принять завозъ, какъ вѣтеръ перешелъ къ W и скрѣпчалъ. Шлюпъ прижало ближе къ берегу, крутому и каменистому; удары сдѣлались чаще и сильнѣе; вода полилась въ трюмъ. Тяга не помогала, и въ 8 ч. утра стали всплывать обломки подводной части. Тогда срубили мачты. Удары сдѣлались легче. Мачты упали къ берегу; но на берегу никого не было, чтобы принять лееръ, а безъ леера, въ сильныхъ бурунахъ не вѣрна борьба. Удалось однакожъ, посадивъ одного ловкаго матроса на барказъ, сдать его по тросу на берегъ, гдѣ онъ и закрѣпилъ конецъ Державшійся у борта рангоутъ много препятствовалъ спасающимся, ушибая ихъ; а судно, переваливаемое волнами съ боку на бокъ, то обращалось палубою къ морю, то становилось прямо. Офицеры и командиръ, послѣдними оставили шлюпъ. Шлюпъ еще долго оставался у берега, на боку; а потомъ унесенъ въ море. Съ пустыннаго островка, на которомъ спасались, люди были сняты черезъ два дни, присланнымъ изъ Кронштата бригомъ, по сдѣланному увѣдомленію купцовъ, замѣтившихъ развѣвающійся на башнѣ военный флагъ. Прѣсную воду, къ счастію, нашли въ ямѣ, довольно правильнымъ параллелограмомъ образовавшейся въ одной скалѣ, дождевую; безъ этого, пришлось-бы терпѣть жажду. Одни укрывались въ старой, деревянной башнѣ маяка, другіе въ палаткахъ. — Командиръ оправданъ, и гибель шлюпа приписана перемѣннымъ, свѣжимъ вѣтрамъ, со шквалами и густою пасмурностью, съ дождемъ и снѣгомъ; также дурнымъ качествамъ самаго судна, которое не могло поворотить оверъ-штагъ, и вообще имѣло большой дрейфъ. Офицеры и команда этого шлюпа, по положенію Комитета Министровъ (29 января 1827 г.) Высочайше утвержденному 8 февраля, были удовлетворены за понесенныя ими потери—первые полугодовымъ, послѣдніе годовымъ жалованьемъ, каковое вознагражденіе внесено въ общіе законы по предметамъ

крушеній, съ слѣдующею Собственноручною Государя Императора резолюціею: *Согласенъ, когда крушеніе произойдетъ не отъ оплошности экипажа.*

1824 г. Транспортная яхта **Надежда.** Командиръ Лейтенантъ *Паволо-Швейковскій.* (Финск. з.) Слѣдуя изъ Ревеля въ Нарву, за лѣсами, подходя къ этому порту, въ 5 ч. утра 23 сентября набѣжалъ, по ошибкѣ въ счисленіи, на восточный берегъ губы, и сталъ на мель. На другой день всѣ переѣхали на берегъ; судно было разгружено, и въ слѣдующемъ мѣсяцѣ кажется снято. Командиръ, сперва иначе объяснявшій причину своего бѣдствія, но потомъ сознавшійся во лжи, получилъ отъ Коллегіи строжайшій выговоръ при командѣ, и было опредѣлено впредь не ввѣрять ему въ командованіе судна.

1824 г. Корабль (74 п.) **Прохоръ.** (Финск. з.) Стоя въ Кронштатской гавани, бурею 7 ноября, причинившею извѣстное наводненіе, былъ поставленъ на мель, и простоялъ на ней до 1829 года, когда, по очищеніи изъ подъ него камней и тарасовъ, на которыхъ онъ сидѣлъ, и по углубленіи, посредствомъ паровыхъ машинъ, предъ нимъ фарватера, при прибылой до 2 ф. водѣ выше ординарной, 27 сентября, посредствомъ завозовъ, снятъ и выведенъ на глубину, безъ всякаго вреда и безъ значительной течи, введенный потомъ въ каналъ для исправленій.

1824 г. Корабль (84 п.) **Эмгейтенъ.** (Финск. з.) Тамъ-же стоявшій, тою-же бурею выброшенный на мель, снятъ портовыми средствами 1 октября 1828 года, при прибылой водѣ 1 ф. 4 д., и по исправленіи въ докѣ именованъ «Кронштатъ».

Для снятія этихъ двухъ кораблей, въ сентябрѣ 1827 года былъ подряженъ Дворянинъ Буятти, за 50,000 руб. ассиг., обѣщавшій снять ихъ, по предложенному имъ плану; но не исполнившій своего обѣщанія къ назначенному сроку, и оставя предложен-

ный планъ, приступившій къ обыкновеннымъ средствамъ; почему и устраненный отъ исполненія, съ уплатою ему, за сдѣланныя издержки, по оцѣнкѣ, около 8,000 руб. ассиг.

1824 г. Фрегатъ **Виндгунтъ.** (Финск. з.) Тамъ-же стоявшій и брошенный на мель, впослѣдствіи разобранъ.

1824 г. Шлюпъ **Ладога.** (Финск. з.) Тоже самое.

1824 г. Шлюпъ **Ида.** (Финск. з.) Тоже самое.

1824 г. Шлюпъ **Востокъ.** (Финск. з.) Тоже самое.

1824 г. Транспортъ **Уралъ.** (Финск. з.) Тоже самое.

1824 г. Транспортъ **Утка.** Командиръ Лейтенантъ *Клаверъ.* (Черн. м.) Простоявъ на мели близь Днѣстровскихъ гирлъ, потомъ былъ встрѣченъ въ морѣ сильнымъ вѣтромъ, спустился къ Дунаю и тамъ *разбитъ.* Командиръ оправданъ.

* **1825** г. Корветъ **Крымъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Б. М. Польскій.* (Черн. м.) Стоялъ на двухъ якоряхъ у Редутъ-кале, въ 6 в. отъ берега. Командиръ, съ нѣкоторыми изъ офицеровъ, находился на берегу. Бурею отъ югозапада, начавшеюся съ 29 декабря, но въ ночи на 1 января обратившеюся въ совершенный штормъ, со снѣгомъ, былъ снесенъ на малую глубину, гдѣ ударило о грунтъ, выбило руль и сильно повредило корму. Здѣсь задержались на $4\frac{1}{2}$ саж. глубины. Но вода все возвышалась, и къ 3 ч. послѣ полудни, поднялась до 70 д. Въ это время корветъ совсѣмъ бросило на мель, поставивъ его правымъ бортомъ къ берегу. Канаты обрубили и мачты тоже срубили. Изъ срубленныхъ мачтъ (при чемъ Мичману Вѣтрову пришлось, по извѣстному старинному обычаю, *накладывать руку*, что онъ сдѣлалъ съ большимъ трудомъ, надъ каждою особо), фокъ-мачта упала такъ неловко, что много препятствовала спасающимся; и вообще, отрубивъ рангоутъ, къ несчастію, не успѣли раздѣлаться съ нимъ. Многіе кидались въ воду; но — или утопали въ бурунахъ, или были вытаски-

ваемы товарищами обратно. На берегу собралось множество солдатъ, которые съ своей стороны употребляли всѣ усилія подать помощь; но тщетно. Лейтенантъ *П. Суворовъ*, старшій на корветѣ, лежалъ у порта, просунувши одну руку въ пушечный рымъ, а другою обхватившись за бортъ; обломкомъ рангоута сломило ему руку, сперва въ локтѣ, потомъ въ плечѣ, и онъ закочепѣлъ въ страданіяхъ. Артиллеріи Унтеръ-Лейтенантъ *П. Фридовскій*, человѣкъ здоровенпѣйшій и силачь, бросился однимъ изъ первыхъ въ волны, и вытащенный оттуда обратно безъ силъ, вскорѣ скончался отъ истощенія. Штурманъ Прокофьевъ, бросившись въ волны, одѣтый въ тулупъ, сперва пошелъ было ко дну, но потомъ всплылъ на поверхность, при помощи раскинувшихся полъ своей тяжелой одежды, и несомый теченіемъ, былъ перехваченъ у берега. Двое больныхъ: одинъ истощенный морскою болѣзнію, Мичманъ Кутузовъ, другой страдавшій горячкою, Штурманъ Сергачевъ, были привязаны, усердным и дѣятельнымъ шхипером, къ борту, и потомъ сняты, излечившіеся отъ своихъ болѣзней, которыми страдали, но конечно пріобрѣтя новыя. Въ большей части офицеровъ и нижнихъ чиновъ страданія, происходившія отъ ударовъ, холода, голода и жажды, выражались какимъ то оцѣпеніемъ всѣхъ чувствъ, и единственнымъ желаніемъ ихъ было: скорѣйшее прекращеніе страданій — смертію. Нѣкоторые сохраняли полное присутствіе духа; нѣкоторые приходили въ отчаяніе. Замѣчателенъ поступокъ одного, довольно-дряннаго матроса, служившаго вѣстовымъ у Мичмана Вѣтрова: когда его господинъ, готовясь броситься въ воду, скинулъ съ себя платье, и потомъ дѣйствительно бросился, но былъ вытащенъ назадъ, этотъ вѣстовой подползъ съ своего мѣста, захватилъ господскіе брюки и намоталъ ихъ себѣ на руку. Онъ зналъ, что въ карманѣ этихъ брюкъ лежало нѣсколько червонцевъ, и когда всѣ собрались на берегу,

лишенные всякихъ средствъ, безконечно обрадовалъ своего господина и всѣхъ товарищей, возвративъ сохраненныя имъ деньги. Другой человѣкъ, крѣпостной одного изъ офицеровъ, еще за долго до крушенія, даже прежде начавшейся бури, все тосковалъ о своей участи, и объ участи своего господина, предсказывая что имъ не воротиться на родину, ужасаясь своимъ положеніемъ, и наводя тоску на другихъ... Онъ погибъ. Много было выказываемо преданности: нижніе чины старались прикрывать офицеровъ своимъ платьемъ, и даже своими тѣлами. Командиръ, оставшійся на берегу, и бывшіе съ нимъ офицеры, приходили въ отчаяніе; онъ самъ кидался въ воду для спасенія товарищей, и потомъ во всю жизнь оставался какъ будто потерянный, отказываясь уже служить на морѣ, которое ему такъ непосчастливило. Нижнихъ чиновъ погибло 49. Спаслось 9 офицеровъ и 70 нижнихъ чиновъ. — Спасшіеся безо всего, одѣтые въ больничные халаты, помѣщались гдѣ ни попало, и питались чѣмъ Богъ послалъ; почти всѣ перехворали, и многіе померли. Прибытіе Мичмана Скараббели, подѣлившагося съ ними своимъ чемоданомъ, очень облегчило ихъ. При концѣ спасенія, когда сообщеніе съ судномъ сдѣлалось легче, была доставлена на кончикѣ связка сухарей на судно; бросившіеся на нее трое голодныхъ, вскорѣ умерли отъ неумѣренности въ пищѣ, промоченной морскою водою. — Судно совсѣмъ *разбито*.

Прим. Большая часть этого описанія, разсказана по словамъ Г. Вѣтрова.

1826 г. Транспортъ **Мезень.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *І. П. Бернадскій.* (Финск. з.) Снявшись съ Кронштатскаго рейда, для слѣдованія въ Ревель съ лѣсами, въ 8 ч. вечера 27 августа миновалъ Лондонскую вѣху, и пройдя около 50 миль, почти по одному курсу (WNW, потомъ WNW$\frac{1}{2}$W), съ свѣжимъ попутнымъ вѣтромъ, но въ пасмурность, по 8 и 9, потомъ по 6$\frac{1}{2}$

узловъ, въ 3 часа утра, вмѣсто ожиданнаго въ правой рукѣ Соммерса, наскочилъ на камни Аспэ-Гэданъ, въ шхерахъ, 6 миль сѣвернѣе этого острова. Транспортъ проломился, наполнился водою и потомъ *разбитъ*. Команда снята на проходившее мимо, въ тоже самое утро, Англійское купеческое судно, и благополучно доставлена въ Кронштатъ, на третій день по выходѣ оттуда. Спасшее команду Англійское судно, само было заблудившись, считая себя по южную сторону Гогланда, и отвращено отъ неминуемой гибели выстрѣлами нашего, разбивавшагося судна; взаимно обязанные спасеніемъ, суда эти взаимно подтвердили собою необыкновенную силу теченія, снесшаго ихъ далеко къ сѣверу, и командиръ транспорта былъ оправданъ, а шхиперъ, за оказанную помощь, награжденъ медалью, и командѣ его дано по 10 червонцевъ.

1826 г. Ботъ *№ 17*. Командиръ Лейтенантъ *В. П. Кречетниковъ*. (Финск. з.) Посланный изъ Кронштата, для снятія разбившагося транспорта Мезень (см. выше) ботъ этотъ, 10 сентября, при самомъ выходѣ, у Лондонской мели, отъ скрѣпчавшаго и зашедшаго къ N вѣтра, былъ принужденъ стать на два якоря, съ которыхъ подергивало во всю ночь. Жители сосѣднихъ деревень слышали выстрѣлы бѣдствующаго, и были собравшись на берегу; но никакой помощи не могли подать; находчивый таможенный объѣзщикъ, на фалконетные выстрѣлы бота отвѣтилъ пистолетными выстрѣлами, давая знать о присутствіи помощи. Въ 8 ч. утра выбросило ботъ на Лондонскую мель. Удары были такъ сильны, что невозможно было держаться на ногахъ, и волны ходили черезъ. Срубивъ мачту, нѣсколько облегчили удары; но буруны не переставали заливать, и команда укрывалась только у бушприхта, подъ брезентомъ. Часть команды свезена послѣ полудни тогоже дня, на своемъ яликѣ; а остальные, въ томъ числѣ командиръ, на разсвѣтѣ слѣдующаго. Ботъ *разбился;* командиръ оправданъ.

1826 г. Ботъ *№ 16*. Командиръ Лейтенантъ *А. Я. Шевяковъ*. (Рижск. з.) Шелъ изъ Пернова въ Ригу, съ кантонистами (72 человѣка), и поутру 7 сентября, близь Двинскаго устья, брошенъ на мель. Команда спаслась, но ботъ *разбитъ*.

* **1826** г. Транспортный бригъ **Надежда**. Командиръ Лейтенантъ *П. Т. Полозовъ*. (Черн. м.) Поутру 21 марта лавировалъ по Севастопольскому рейду, для выхода изъ него, при умѣренномъ отъ SW вѣтрѣ. Въ 7 часовъ, на глубинѣ 6 саж., при поворотѣ у мыса Константиновской батареи на правый галсъ, когда бригъ еще не взялъ ходу, вѣтеръ вдругъ зашелъ отъ SSW, порывомъ, обстенивъ паруса; хотя тотчасъ же былъ брошенъ якорь и приготовленъ другой, при чемъ паруса убраны; но бригъ прижало къ рифу. Посланными отъ порта гребными судами (свои были слишкомъ малы для настоящей цѣли), послѣ тщетныхъ усилій снять бригъ, успѣли свезти съ него 50 человѣкъ команды; но засвѣжѣвшій послѣ полудня вѣтеръ прекратилъ дальнѣйшее сообщеніе, и около полуночи, перемѣнившимся къ W вѣтромъ, бригъ повалило на бокъ. Страшное событіе это происходило въ виду всего города. Остальные люди были спасены уже въ слѣдующее утро. Погибли: присланный на помощь Капитанъ *Харамандани* и 5 человѣкъ нижнихъ чиновъ — двое снесены волнами, и трое умерли отъ изнуренія.

1826 г. Транспортъ **Петръ**. Командиръ Лейтенантъ *П. П. Митьковъ*. (Касп. м.) 15 іюня, идя подъ всѣми парусами внизъ по Волгѣ, противъ устья рѣки Царевы ударился о лежавшій на днѣ якорь, проломился и затопулъ. Потомъ былъ поднятъ, приведенъ въ портъ и исправленъ. Виновныхъ не нашлось.

1827 г. Фрегатъ (44 п.) **Ѣстовой**. Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. Б. Домогацкій*. (Финск. з.) Назначенный въ Средиземное море, и долженствовавшій на пути изъ Кронштата,

отвезти въ Ревель семейство Графа В. П. Кочубея, этотъ фрегатъ, вышедшій изъ Кронштата 21 іюня, и встрѣченный при самомъ выходѣ, свѣжимъ противнымъ вѣтромъ, отстаивался за Сескаромъ; потомъ, по приказанію пассажира, спустился отъ Гогланда обратно въ Кронштатъ, гдѣ семейство Графа съѣхало съ несчастливаго фрегата, оставя на немъ только свою прислугу и имущество; снимаясь вторично изъ Кронштата 28 іюня, фрегатъ былъ прижатъ къ цитадели, и простоялъ у ней цѣлую ночь; на пути къ Ревелю, съ 29 іюня до 2 іюля, снова отстаивался за Сескаромъ; наконецъ вечеромъ 3 іюля, входя на Ревельскій рейдъ, между банокъ Ревельстейнъ и Девельсэй, по SW, восемью румбами отъ вѣтра (NW) довольно тихаго (брамсельнаго), при ясной погодѣ, но съ пасмурностію по берегамъ, въ половинѣ 10 часа сталъ на камни банки Девельсэй. Въ теченіи слѣдующихъ трехъ съ половиною сутокъ стоянія фрегата на банкѣ, капитанъ, офицеры и команда, находились почти въ безпрерывной работѣ. Были предпринимаемы всѣ возможныя мѣры для спасенія; средства даны большія, и погода благопріятствовала. Но все оказывалось тщетнымъ, ибо фрегатъ засѣлъ въ самые камни; и только продолжительность тихой погоды способствовала спасенію команды и большей части груза. Съ полудня 6 числа вѣтеръ сталъ свѣжѣть, и фрегатъ вскорѣ наполнился водою; тогда начали свозить команду, и къ утру слѣдующаго дня, послѣдними съѣхали командиръ и штурманъ. Днище фрегата впослѣдствіи было сброшено съ камней, принесено къ острову Экгольму, и тамъ разобрано. Теченіе, измѣнившее курсъ; вечерняя мгла, не позволявшая ясно различать береговъ; и сорванные съ вѣхъ флаги; таковы были причины этого страшнаго крушенія. Судъ обвинилъ командира въ пренебреженіи пеленгами, которыми онъ могъ бы опредѣлить свое мѣсто, и приговорилъ «къ написанію въ рядовые до отличной выслуги». Штурмана Козлова при-

зналъ столько-же виновнымъ, но не положилъ сентенціи; а вахтеннаго Лейтенанта Синовскаго, по бытности командира на верху, освободилъ отъ отвѣтственности. Между тѣмъ послѣдовали жалобы командира на дурныя познанія и неприличное поведеніе его старшаго Лейтенанта Челищева, подговаривавшаго другихъ офицеровъ къ ложнымъ показаніямъ, объясняя имъ, что «изъ троихъ лучше одному надѣть (матросскую) куртку». Аудиторіатскій Департаментъ смягчилъ приговоръ суда, опредѣливъ: Командиру «не ввѣрять впредь до отличной заслуги команды на морѣ, и обходить при производствѣ;» Штурмана Козлова «не назначать старшимъ до особой рекомендаціи, и обходить при производствѣ;» а Лейтенанту Челищеву «сдѣлать выговоръ». Государь Императоръ Собственноручно конфирмовалъ такъ: *Капитанъ-Лейтенанта Домогацкаго отставить отъ службы. Лейтенанта Челищева и Штурманскаго офицера предать суду.*—Оказавшіеся по суду виновными: Лейтенантъ Челищевъ былъ отставленъ отъ службы; а надъ Штурманомъ утвержденъ прежній приговоръ Аудиторіатскаго Департамента.

1827 г. Ботъ *№ 16*. Командиръ Штурманъ *Шевкуновъ*. (Финск. з.) По приходѣ на Свеаборгскій рейдъ, съ разнымъ грузомъ, въ ночи на 20 октября, сильнымъ шкваломъ отъ юговостока былъ выброшенъ на камни и *разбитъ*. Командиръ былъ отставленъ отъ службы еще прежде суда по крушенію, за дурное поведеніе, и потому не былъ преслѣдуемъ. Судъ обвинилъ еще: Главнаго Командира Свеаборгскаго порта, за упущеніе приказаніемъ, тотчасъ-же по приходѣ судна, ввести его въ гавань; и Инспектора Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, за назначеніе командиромъ судна неблагонадежнаго офицера. Но Аудиторіатскій Департаментъ и Адмиралтействъ-Совѣтъ отклонили эти обвиненія: первое, что для отданія приказа ко вводу въ гавань, не было времени (судно при-

шло на рейдъ въ 6 часу вечера); и второе, что не было другихъ наличныхъ офицеровъ; притомъ, въ знаніи морскаго дѣла Шевкуновымъ, не находилось сомнѣнія.

1827 г. Транспортъ **Керъ-Юнгъ-Іоаннъ.** Командиръ Лейтенантъ *П. П. Талызинъ.* (Рижск. з.) На другой день по выходѣ изъ Рижскихъ бакеновъ, утромъ 5 октября попалъ на рифъ острова Кино и *разбитъ.* Командиръ и штурманъ (унтеръ-офицерскаго чина) были подгулявши и поссорившись; послѣдній угрожалъ посадить судно на какой-бы то ни было камень. Со стороны командира оказались разныя злоупотребленія, въ которыхъ участвовала и команда. За все это командиръ былъ «разжалованъ въ матросы на вѣчно;» штурманъ и артиллерійскій унтеръ-офицеръ «прогнаны сквозь строй;» а изъ матросовъ, болѣе виновные наказаны «кошками».

1827 г. Транспортъ **Ревнитель.** Командиръ Лейтенантъ *З. П. Талаевъ.* (Черн. м.) Спущенный на воду въ 1825 году, и подобно многимъ изъ своихъ собратій, имѣвшій дурныя качества, посланъ былъ въ настоящемъ году изъ Севастополя въ Керчь, съ лѣсами. Въ 8 ч. вечера 10 марта, когда былъ въ 20 м. западнѣе мыса Теклы, встрѣтилъ крѣпкій югозападный вѣтеръ; и въ полночь, по предложенію Мичмана Камараша и Штурмана Васильева, сдѣланному еще въ 8 часовъ, привелъ къ вѣтру на правый галсъ, оставаясь, по крѣпости вѣтра, подъ одними стакселями, теперь уже въ 12 м. на SW 11° отъ тогожъ мыса. Вѣтеръ усилился до унтеръ-зейля: транспортъ лежалъ въ 8 р. отъ вѣтра, имѣя ходу 2 узла, дрейфу 3 р. Ночь была ненастная. Поутру на другой день открылся берегъ, до котораго считали 16 миль. Командиръ, вопреки счисленія, показывавшаго мѣсто выше Анапы, принялъ это мѣсто за Анапу, спустился чтобы укрыться въ немъ, вскорѣ увидѣлъ свою ошибку и снова привелъ; но какъ волненіе все сбивало

его подъ вѣтеръ, то въ половинѣ 3 часа онъ сталъ на два якоря, уже въ 3 миляхъ отъ берега, въ 15 выше Анапы; черезъ часъ сорванъ съ якорей, и брошенъ на мель. Для облегченія ударовъ срубили мачты. Двое сутокъ команда держалась на разбившемся транспортѣ, и только 13 числа, когда вѣтеръ началъ стихать, стали перебираться на берегъ. Еще на другой день крушенія сдѣлали было плотъ, изъ бочекъ и разныхъ штукъ дерева, чтобы передать завозъ на берегъ; но этотъ плотъ, съ Мичманомъ Камарашемъ и 6 нижними чинами, опрокинулся; и бывшіе на немъ едва спаслись. Теперь-же матросъ Николай Шалабатовъ, вызвался на отважный подвигъ: съ привязаннымъ подъ руки лаглинемъ, взявъ въ руки шлопочный крюкъ, пустился вплавь къ берегу, и съ крайнимъ трудомъ достигнувъ его, перетащилъ съ судна привязанный къ лаглину перлинь, который закрѣпилъ на берегу, давъ этимъ способъ къ спасенію. Транспортъ былъ снятъ съ мели и исправленъ. Обвиненный за неискусныя распоряженія курсами, командиръ, по приговору суда, долженствовалъ быть «арестованнымъ на одинъ мѣсяцъ, съ содержаніемъ на гауптвахтѣ, и служить одну кампанію подъ командою;» но Главный Командиръ Черноморскаго флота Адмиралъ Грейгъ, представлявшій, что хотя командиръ не обвиненъ въ умышленности или пренебреженіи, однакожъ дѣйствуя какъ офицеръ не знающій совершенно своего дѣла, и вопреки благоразумнымъ представленіямъ своихъ офицеровъ, «дабы чрезъ излишнее и вредное для службы снисхожденіе, не ослабить во мнѣніи офицеровъ той отвѣтственности, какой каждый, не исполнившій своего долга, подвергаться долженъ,» приговорилъ арестовать командира на годъ, съ исключеніемъ этого времени изъ службы; по опредѣленію-жъ Адмиралтействъ-Совѣта, положено ему: быть «арестованнымъ на гаубтвахтѣ на шесть мѣсяцевъ, и отставленнымъ отъ службы». Государь Императоръ Собственноручно конфирмовалъ: *Быть*

по мнѣнію Адмирала Грейга, а Лейтенанта Талаева перевести въ Ластовые Экипажи Поручикомъ.—Касательно-же отличнаго подвига матроса Шалабатова, по Всеподданнѣйшему объ этомъ подвигѣ докладу Государю Императору, Государь Императоръ изволилъ написать Собственноручно-жъ: *Дать обыкновенную медаль, произвесть въ унтеръ-офицеры, и дать 500 рублей.*

1827 г. Шхуна **Николай.** Командиръ Штурманъ *В. С. Скрыповъ.* (Охотск. м.) При выходѣ изъ Охотска, эта очень ветхая и худо скрѣпленная шхуна, или *шхунъ*, какъ ее называли въ бумагахъ, подъ управленіемъ Штурмана *Курицына*, 18 августа приткнулась къ Тунгузской кошкѣ (мелп) — каковые случаи «при входѣ и выходѣ изъ Охотска весьма обыкновенны,» по замѣчанію Командира порта Капитана 2 ранга Валронта. Облегченная грузомъ и рангоутомъ во время отлива; но оставленная съ незакрытыми и незаконопаченными люками, въ слѣдующій приливъ, когда начали стягиваться, была заливаема бурунами, и притомъ получая сильные удары о грунтъ, наполнилась водою; а въ слѣдующія за тѣмъ трое сутокъ, бурными погодами совсѣмъ *разбита.* Путеводитель Курицынъ, обвиненный въ постановленіи шхуны, вскорѣ скончался; а командиръ судна Скрыповъ, обвиненный въ непокрытіи и незаконопаченіи люковъ, получилъ по опредѣленію Адмиралтействъ-Совѣта 24 апрѣля 1829 года «строжайшій выговоръ».

1827 г. Бригъ **Александръ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *В. М. Захаровъ.* (Охотск. м.) На пути изъ Охотска въ Петропавловскій портъ, повредилъ руль; потому спустился къ Большерѣцку, и вечеромъ 22 сентября сталъ на якорь противъ устья рѣки Большой; на другой день былъ снесенъ, крѣпкимъ сѣвернымъ вѣтромъ, на 30 миль ниже; потомъ, когда вѣтеръ перемѣнился, опять поднялся къ Большерѣцку; но миновавъ въ темнотѣ

устье рѣки, сталъ на 4 м. выше его; и здѣсь, бурею отъ югозапада, въ 4 часа пополудни 28 числа, былъ принужденъ идти въ берегъ. Когда коснулся грунта, мгновенно отбило фалшкиль и руль, а бригъ, подвигавшійся прежде кормою, поставило лѣвымъ бортомъ къ берегу, и повалило на морскую сторону, сильно заливая бурунами, бывшей тогда приливной воды; но черезъ четыре часа вода отошла, и всѣ благополучно перебрались на берегъ. Большая часть груза спасена, а судно *разбито*. Командиръ оправданъ.

* **1828** г. Бригъ **Охтенка.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Я. М. Вальховскій.* (Финск. з.) Занимая брантвахту въ Ревелѣ, бригъ этотъ съ начала осени стоялъ на швартовахъ, въ восточныхъ воротахъ новой военной гавани. Командиръ, по нездоровью жены его, находился на берегу; а старшимъ офицеромъ на бригѣ оставался Мичманъ Крупеницковъ. Бурею отъ NNO, начавшеюся поздно вечеромъ 5 октября, съ градомъ и снѣгомъ, установившеюся потомъ отъ NNW, сорвало съ носовыхъ швартововъ, кормою прижало къ стѣнкѣ гавани, и съ перемѣнившимся направленіемъ вѣтра, вынесло на рейдъ; отданные якоря не задержали, и бригъ остановился на мелководіи у Екатерингентальскаго берега. Мачты были срублены для облегченія ударовъ; но это не помогло, и даже повредило: ибо бригъ все-таки затонулъ по палубу, а спасаться было уже не начѣмъ; вся команда столпилась на бакѣ и бушприхтѣ, и здѣсь, обливаемые волнами, оледенѣлые, тѣснимые другъ другомъ, несчастные умирали страдальчески...

Тѣмъ-же самымъ шкваломъ сломило въ гавани палъ, за который была закрѣплена корма шлюпа Мирнаго; за тѣмъ лопнули остальные швартовы, и шлюпъ этотъ былъ также прижатъ кормою къ каменьямъ; поэтому на немъ была срублена бизань-мачта, а по-

томъ и остальныя, и безпрерывно отливаемая вода, едва могла быть удерживаема на 27 д.

Къ утру небо прочистилось; но вѣтеръ не утихалъ. Высланныя изъ города гребныя суда на помощь, не могли преодолѣть жестокихъ буруновъ, чтобы пристать къ бригу, и сами были выброшены на берегъ. Только двѣ рыбацкія лодки, издалека перевезенныя къ пристани, долго боровшись съ волнами, наконецъ пристали къ бригу, и успѣли снять съ него шестерыхъ человѣкъ нижнихъ чиновъ; третія, такая-же лодка, подъѣзжая къ бригу перевернулась, и бывшіе на ней 4 человѣка погибли. Спасители были осыпаны благодарностями, и вдовамъ погибшихъ, тогда же собрано до 700 рублей. Въ сумерки подъѣхалъ командиръ на баркасѣ, съ своимъ братомъ (Лейтенантомъ) и съ 11 матросами изъ охотниковъ, и спускаясь по верну былъ уже такъ близко къ бригу, что называлъ своихъ подчиненныхъ поимянно, умоляя ихъ кидаться въ воду — ибо пристать было нельзя, за грудою подъ вѣтромъ срубленнаго рангоута и ходящимъ по палубѣ бурунамъ; но никто не могъ кинуться: всѣ были оледенѣлы. Баркасъ Вальховскаго тоже выбросило на берегъ, и онъ едва не погибъ въ бурунахъ. Всѣ средства были перепробованы; но все напрасно: вѣтеръ не утихалъ, и морозъ усиливался. Оставалась одна надежда на Бога. Весь городъ былъ опечаленъ и озабоченъ участью брига. Страшная драма тогда разыгрывалась на немъ.

Уже къ утру на третій день, стараніемъ Ревельскаго купца Жирарда, выѣхали Паргэнскіе лоцмана, и въ тоже время Мичманъ Бодиско съ гребными судами. Вѣтеръ стихалъ. Лоцмана привезли 10 человѣкъ, подававшихъ признаки жизни; Бодиско 27 труповъ, въ числѣ ихъ Мичмана *Крупенникова* и Констапеля *Чагина*, найденныхъ на палубѣ, крѣпко обнявшимися, избитыми ударами о борта. Потонуло 14 человѣкъ на мѣстѣ крушенія; въ томъ числѣ

Лейтенантъ *Розенбахъ* (находившійся подъ арестомъ) и Мичманъ *Бефани* (родной братъ того, который погибъ впослѣдствіи, въ 1838 году, на пароходѣ Язонъ, у Абхазскихъ береговъ. См. далѣе). О послѣднемъ разсказывалъ деньщикъ его, что стиснутый толпою другихъ, на бушприхтѣ, онъ жаловался на тѣсноту, говоря «мнѣ душно здѣсь,» и умоляя о спасеніи; потомъ слѣзъ на бакъ и сброшенъ волною въ море. Трупъ его впослѣдствіи найденъ затянутымъ въ плистый грунтъ такъ крѣпко, что не могли его вытащить. Такимъ образомъ погибли всѣ офицеры брига, и 37 нижнихъ чиновъ; послѣднихъ спаслось только 16.

На всеподданнѣйшемъ докладѣ Морскаго Министра объ этомъ бѣдствіи, Государь Императоръ написалъ Собственноручно: *Предоставляю вамъ представить о приличныхъ наградахъ заслужившимъ* (принимавшимъ участіе въ спасеніи), *и разсмотрѣть не виновенъ-ли командиръ?*

Несчастный командиръ не былъ виновенъ; но на представленіе его къ наградѣ, за участіе въ спасеніи команды, Адмиралтействъ-Совѣтъ опредѣлилъ, что «нельзя ему присудить никакого награжденія, какъ начальнику судна потерпѣвшаго бѣдствіе, хотя бы и на немъ находился во время бури». — Остальные десять лѣтъ своей жизни онъ провелъ страдальчески, совершенно разстроенный въ здоровьи. Всѣ участвовавшіе въ спасеніи, были щедро награждены: офицеры перстнями и жалованьемъ; нижніе чины и вдовы погибшихъ деньгами, отъ 25 до 100 руб.; лоцмана и рыбаки деньгами и медалями; матери Лейтенанта Розенбаха назначена пенсія третнаго жалованья.

1828 г. Транспортъ **Нева.** Командиръ Лейтенантъ *У. К. Кронштетъ.* (Финск. з.) Принятый въ нашу службу изъ Шведовъ, въ 1815 году, и болѣе служившій на брантвахтѣ или на берегу, слѣдуя изъ Роченсальма въ Свеаборгъ шхерами, между стан-

ціями Лехтехольмъ и Пеллингэ, подъ управленіемъ лоцмана, поутру 22 октября, при сдѣлавшемся свѣжемъ WNW, съ густымъ снѣгомъ, поворотилъ назадъ. Командиръ предлагалъ лоцману стать на якорь; но тотъ отвѣчалъ: «Не бойтесь капитанъ; это моя станція, и я ее знаю такъ хорошо какъ собственный домъ, и васъ приведу въ гавань, гдѣ будете стоять покойно». Но взявши нѣсколько сѣвернѣе фарватера, въ 12-мъ часу посадилъ на $4\frac{1}{2}$ футовую банку Рюсъ-грунтъ. Нѣсколькими ударами вышибло руль и отбило часть киля. Чтобы удержаться на мѣстѣ, бросили якорь; но черезъ часъ снесло съ банки на глубину 8 и 9 саж., гдѣ въ короткое время трюмъ наполнился водою; чтобы не снесло далѣе, отдали другой якорь. Мели, на которую было-бы выгодно привести транспортъ, не имѣлось въ виду. Лоцманъ же, по показанію командира, до того ошалѣлъ отъ печальности крушенія, что даже не могъ отвѣчать на вопросъ командира о мѣстѣ крушенія, и около часа стоялъ какъ окаменѣлый; но лоцманъ съ своей стороны отзывался, что банка эта ему была хорошо извѣстна, только онъ не могъ разсмотрѣть ее за пасмурностію, а снесло на нее теченіемъ. Не находя такимъ образомъ никакихъ средствъ къ спасенію судна, командиръ озаботился спасеніемъ команды (17 человѣкъ), которая перевезена на ближайшій островъ Текторъ, откуда, на третія сутки переѣхали въ крѣпость Швартгольмъ. Убытокъ, потерею груза и вооруженія оцѣненъ въ 8,626 руб.; а право поднятія корпуса продано за 400 руб. Коммисія Военнаго суда, признавая что гибель транспорта послѣдовала не отъ упущеній, а отъ несчастнаго случая, оправдала и командира и лоцмана. Адмиралтействъ-Совѣтъ утвердилъ этотъ приговоръ 23 августа 1830 года.

1828 г. Транспортъ **Змій.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *А. П. Тугариновъ.* (Черн. м.) Слѣдуя изъ Варны въ Одессу, съ орудіями, съ больными и ранеными, всего около 300 человѣкъ,

23 октября встрѣтилъ сѣверовосточный штормъ, и выбитый имъ изъ парусовъ, сильно потекъ. Пришесенный 26 числа къ мысу Инада, сталъ здѣсь на якорь, и чтобы не затонуть, ибо воды было въ немъ уже 10 футовъ, а корпусъ погрузился по самые ваптъ-путины, положили въ совѣтѣ идти въ берегъ, тогда непріятельскій. Однакожъ, на разсвѣтѣ слѣдующаго дня увидѣли близко стоявшій коттеръ Ласточка, также занесенный сюда бурею, и всѣ переѣхали на него, прорубивъ транспортъ, чтобы онъ не достался непріятелю. «Во все время бѣдствія транспорта, доносилъ командиръ, команда сохраняла присутствіе духа, повиновеніе и прилежаніе, свойственныя Русскому солдату; ни чрезмѣрные труды, ни жажда, коею они томились въ продолженіи четырехъ дней, ничто не отвлекало оныхъ отъ трудовъ».

Вотъ какъ описываетъ это бѣдствіе одинъ изъ участниковъ его, въ статьѣ напечатанной въ Морскомъ Сборникѣ 1854 года, № 3, подписанной буквами *Б. В.*

«Въ ночи съ 25 на 26 число, когда по нашимъ расчетамъ берегъ былъ недалеко, мы привели въ бейдевиндъ подъ нижними стакселями и дожидались утра.

«Въ 9 часу, сквозь тумапъ дѣйствительно увидѣли берегъ и пошли къ нему; это былъ мысъ, но какой — въ туманѣ не разсмотрѣли, а пошли вдоль его и, зайдя въ бухту, бросили якорь.

«Нечего было думать о спасеніи транспорта; оставалось только пріискивать средства для спасенія людей, которыхъ значительно убавилось: изъ больныхъ и раненыхъ умерли 1 офицеръ и 80 солдатъ.

«Всѣ надежды основывались на единственной, уцѣлѣвшей во время шторма, 6 весельной шлюпкѣ, и еще 10 весельномъ баркасѣ; но послѣдній до того былъ поврежденъ, что безъ явной опасности не могъ отойти далеко отъ борта. Транспортъ все лежалъ

на боку, и съ каждымъ часомъ болѣе погружался въ воду, особенно носовою частію. Для облегченія его, всѣ тяжелыя вещи, находящіяся на верху, какъ то: орудія, верпы и пр. были брошены за бортъ. Со страхомъ и надеждою ожидали прочищенія тумана, чтобы узнать гдѣ находимся. Только къ 6 часамъ вечера нѣсколько прояснѣло, и капитанъ послалъ Мичмана Кубаркина на шестеркѣ на берегъ, вопервыхъ узнать что это за берегъ, а вовторыхъ привезти сколько нибудь прѣсной воды, потому что всѣ чрезвычайно страдали отъ жажды.

«Шлюпка отправилась, но за сильнымъ бурупомъ не могла пристать къ берегу, и возвратилась съ горестнымъ извѣстіемъ, что берегъ покрытъ Турецкими солдатами, которые хотѣли напасть и на шлюпку, бросившись на лошадяхъ въ воду, но были остановлены бурупомъ.

«Теперь намъ оставалось на выборъ два средства: плѣнъ или гибель; и послѣдняя гораздо ближе и вѣрнѣе, потому что отдаться въ плѣнъ можно было на берегу, а мы мало надѣялись до него добраться.

«Туманъ все прочищался; вскорѣ мы замѣтили недалеко отъ насъ купеческое судно, подъ Австрійскимъ флагомъ; немедленно посланъ былъ на него Мичманъ Кубаркинъ, и съ нимъ раненый на штурмѣ Варны Л. Гв. Измайловскаго полка баронъ Вревскій, нѣсколько знающій Нѣмецкій языкъ. Имъ поручено было просить шхипера перевезти команду транспорта въ ближайшій Русскій портъ, за извѣстную плату. Шхиперъ согласился, и далъ анкерокъ воды; но видя, что мы не въ силахъ его задержать, принялъ съ берега Турецкій десантъ и ушелъ въ море. Отъ него мы узнали только, что стоимъ у мыса Ипады.

«Постороннеи помощи было ожидать не откуда; въ 9 часовъ вечера капитанъ собралъ изъ морскихъ офицеровъ совѣтъ, на ко-

торомъ рѣшили, что если обстоятельства не перемѣнятся, то съ разсвѣтомъ обрубить канатъ и спуститься на берегъ; поставить транспортъ на мель и потомъ спасать команду. Съ мучительнымъ нетерпѣніемъ ожидали мы утра, можетъ быть послѣдняго для многихъ изъ насъ; но Провидѣніе уже готовило намъ помощь самымъ неожиданнымъ образомъ. Едва стало разсвѣтать, туманъ очистился, и мы увидѣли не вдалекѣ отъ насъ за мысомъ, Русскій катеръ Ласточка, также загнанный сюда бурею.

«Въ первую минуту радость наша не имѣла границъ: послѣ совершеннаго отчаянія въ спасеніи, мы были почти въ безопасности; но это только такъ казалось, на самомъ дѣлѣ еще предстояло многое.

«Мичманъ Кубаркинъ и, по собственному желанію, баронъ Вревскій, отправились на Ласточку увѣдомить командира о нашемъ положеніи и просить помощи; тамъ ихъ встрѣтили и приняли какъ братьевъ и, что особенно важно, напоили горячимъ чаемъ, котораго они давно не пробовали.

«Вскорѣ прибылъ на транспортъ командиръ Ласточки Лейтенантъ Власьевъ, и условился съ нашимъ командиромъ о перевозѣ всей нашей команды на Ласточку. Прежде всего перевезли раненыхъ и больныхъ, потомъ команду, а въ заключеніе сошли офицеры и послѣднимъ командиръ.

«Хотя мы благодарили Бога за спасеніе; но все какъ-то особенно грустно было оставлять свое судно. Насъ утѣшала одна мысль, что командиръ, офицеры и матросы, вполнѣ и безропотно исполняли свою обязанность, употребляя всѣ средства къ спасенію, и не наша вина, если всѣ усилія не спасли транспорта.

«На Ласточку перебрались мы только въ томъ платьѣ, которое было на насъ надѣто; все прочее наше имущество было остав-

лено на транспортѣ, потому что катеръ Ласточка едва могъ помѣстить однихъ людей.

«Длина катера была 50 футовъ, наибольшая ширина около 20. На верху и въ нижней его палубѣ чистаго мѣста было не болѣе 250 квадратныхъ аршинъ, и на этомъ пространствѣ помѣщалось: 25 флотскихъ и сухопутныхъ офицеровъ, и до 300 матросовъ и солдатъ. Счастливъ былъ кто могъ лежать; большая часть сидѣли и даже стояли. Въ провизіи и водѣ былъ крайній недостатокъ; воды отпускали въ сутки около полустакана на человѣка.

«Штиль задержалъ насъ близъ Ипады; вечеромъ 27 числа посланъ былъ шхиперъ прорубить транспортъ, чтобы имъ не воспользовались Турки; къ утру 28 числа, сверхъ воды были видны одни его салинги, а ночью онъ совсѣмъ потопулъ.

«Утромъ 29 числа подулъ вѣтеръ, и мы пошли въ море; плаваніе наше было весьма опасное: мы боялись всего, штиля и свѣжаго вѣтра. При долгомъ штилѣ мы должны были умереть съ голоду, а въ свѣжій вѣтеръ залило бы волненіемъ; потому что катеръ былъ чрезвычайно загруженъ.

«Однако, благодаря Бога, чрезъ пять долгихъ и тяжкихъ дней, мы бросили якорь на Варискомъ рейдѣ и сошли на берегъ. На переходѣ умерло 7 человѣкъ».

Командиръ былъ оправданъ.

1828 г. Люгеръ **Стрѣла.** Командиръ Лейтенантъ *В. А. Власьевъ 2.* (Черн. м.) Стоялъ на Анапскомъ рейдѣ, на двухъ якоряхъ. 5 октября, сдѣлался отъ S свѣжій вѣтеръ съ большою отъ WSW зыбью, къ которой сторонѣ потомъ, вдругъ перешелъ и вѣтеръ, жестоко усиливаясь. Заливаемый волненіемъ, въ $2\frac{1}{2}$ часа пополудни, когда лопнулъ одинъ изъ канатовъ, выпустилъ весь канатъ другаго, и для облегченія судна срубилъ мачты; но черезъ полчаса лопнулъ остальной канатъ, и въ 4 часа пополудни,

люгеръ былъ брошенъ на мель, саженяхъ въ 50 отъ берега. Всѣ спасены.

1829 г. Фрегатъ (24 п.) **Помощный.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *З. З. Балкъ*, нынѣ Вице-Адмиралъ. (Финск. з.) На пути изъ Кронштата въ Свеаборгъ, съ самаго выхода, 20 мая, имѣлъ свѣжій сѣверовосточный вѣтеръ, постоянно усиливавшійся, поутру 22-го обратившійся въ очень крѣпкій отъ NOtN, съ густою пасмурностію и дождемъ. Опредѣлившись по Кокшкарскому маяку, увидѣнному въ $5\frac{1}{2}$ часовъ утра, сквозь пасмурность, въ SW 53°, въ разстояніи 3 миль, и убѣдившись, что въ теченіи 6 часовъ плаванія отъ Родшера, фрегатъ былъ снесенъ, противъ счисленія къ SSO, почти на $5\frac{1}{4}$ миль, командиръ привелъ въ бейдевиндъ на правый галсъ, и фрегатъ пошелъ по 3 узла съ 2 румбами дрейфа. Въ $10\frac{1}{2}$ часовъ вѣтеръ зашелъ отъ NtO и усилился до унтеръ-зейля, съ порывами, дождемъ и снѣгомъ; потому, закрѣпивъ форъ-марсель и крюйсель, и убравъ гротъ, остался подъ форъ-стакселемъ и штормовою бизанью. Фрегатъ имѣлъ $2\frac{1}{2}$ узла ходу и 4 румба дрейфа. Имѣя подъ вѣтромъ Ревель, командиръ думалъ было спуститься туда для укрытія; но густая пасмурность не позволяла рисковать на это. Однакожъ, онъ приказалъ развести канаты. Въ полночь, считая себя почти на серединѣ Финскаго залива, въ $10\frac{1}{2}$ миляхъ на сѣверѣ (NO 5°) отъ банки Неугрунтъ (у Оденсгольма), вдругъ «фрегатъ почувствовалъ содроганіе, какъ будто коснулся мели». Немедленно положили руль лѣво на бортъ; но вмѣстѣ съ этимъ фрегатъ ударился о банку, руль вышибло, и вода полилась съ такою быстротою, что въ самое короткое время возвысилась до $5\frac{1}{2}$ ф. въ жилой палубѣ. Чтобы не отнесло въ море, гдѣ при такомъ состояніи, фрегатъ неминуемо долженъ былъ затонуть, отдали оба якоря, срубили всѣ три мачты и потомъ выбросили артиллерію. Удары облегчились; но тѣмъ не менѣе, па-

лубныя доски широко (на 4 и на 5 д.) расходились въ стыкахъ и пазахъ; волненіе ходило черезъ, и вода, переливаясь въ палубѣ отъ одного борта къ другому, съ шумомъ носила всплывшія отъ перегородокъ доски, обломанную мебель и другія вещи; словомъ, трюмъ и жилая палуба представляли одинъ водяной бассейнъ, въ которомъ все было переломано и перемѣшано, и каждая волна, ударяя во фрегатъ, казалось силилась сдвинуть его на глубину. Вся надежда на спасеніе состояла въ баркасѣ, который однакоже надлежало еще спустить съ ростеръ. Но къ утру стало выяснивать, и потомъ стихать; открылся (на R. WSW$\frac{1}{2}$W) Оденгольмскій маякъ, въ 5 миляхъ. Тогда сдѣлали изъ запаснаго рангоута плотъ и прорубивъ борта, спустили баркасъ на воду; въ 5 часовъ утра, на спущенномъ съ ростеръ баркасѣ и на сдѣланномъ плотѣ, большую часть команды перевезли на маякъ. Командиръ съ 8 охотниками, оставался еще на разбивающемся фрегатѣ, приказавъ старшему офицеру, Лейтенанту Черняеву, прислать за нимъ лоцманскую лодку; но лоцмана, видя еще продолжающееся волненіе и расчитывая приближеніе ночи, не рѣшались выѣхать; и такимъ образомъ, командиру привелось провести на развалинахъ своего фрегата еще одну тяжелую ночь—слишкомъ долгую для размышленій о постигшемъ его несчастіи. Вооруженіе впослѣдствіи было снято; артиллерія и якоря подняты; все спасенное казенное имущество оцѣнено въ 40,000 руб.; но частное, офицеровъ и команды, все погибло. Корпусъ фрегата *разбитъ*. Замѣчательно, что при всей трудности сложныхъ работъ этого крушенія: срубки мачтъ, бросаніи артиллеріи, прорубкѣ бортовъ и дѣланіи плота, перевозкѣ, и потомъ шестнадцати-дневной выгрузкѣ, не было не только ни одного убитаго, но даже сильно ушибленнаго. «Это была команда желѣзной натуры — говоритъ командиръ — которая, при видѣ опасности и трудовъ, одушевлялась въ силѣ и мужествѣ».

Члены Коммисіи Военнаго суда оправдали командира этого фрегата, приписавъ ошибочность курса теченію; но презусъ ея, Капитанъ 2 ранга Полторацкій, подалъ особое мнѣніе, которымъ, принимая въ основаніе, что замѣченное теченіе, при такой силѣ вѣтра, необходимо долженствовало дѣйствовать въ одну съ нимъ сторону, обвинялъ его въ маломъ употребленіи дрейфа, котораго по практикѣ Гамалѣя (Ч. 2, § 378) въ унтеръ-зейль слѣдовало считать отъ 5 до 6 румбовъ, и представляя, что оставаясь въ дрейфѣ съ самаго вечера, накидывая притомъ глубину, въ крайности лучше было-бы стать на якорь. Однакожъ Флотскій въ Кронштатѣ Начальникъ, Вице-Адмиралъ А. А. Огильви, одобривъ заключеніе членовъ Коммисіи, въ опроверженіе презуса оной представилъ, что кромѣ теченія, ошибочности счисленія способствовали еще другія причины: невѣрность компаса, риски судна и неровность вѣтра, дувшаго порывами; что теченіе въ Финскомъ заливѣ не всегда бываетъ съ вѣтромъ, а практика Гамалѣя, въ этомъ мѣстѣ кажется не совсѣмъ вѣрною (можемъ прибавить еще, писанною для судовъ его времени, съ той поры значительно улучшившихся); и прекрасно заключилъ свое представленіе словами: «Нужно-ли изыскивать причины къ обвиненію подсудимаго, ни чѣмъ ни доказанныя, основанные на однѣхъ догадкахъ и предположеніяхъ? Согласно-ли это съ духомъ правленія, основаннаго на мудрой кротости?» — Поэтому Адмиралтействъ-Совѣтъ рѣшилъ, 3 февраля 1830 года: постигшее фрегатъ Помощный несчастіе «предать воли Божіей,» командира отъ суда освободить, а мнѣніе Капитана Полторацкаго оставить безъ уваженія.

* **1829** г. Призовое судно *№ 4*. Командиръ Лейтенантъ *К. Алексѣевъ 3*. (Черн. м.) Взятое въ томъ-же году, бригомъ Орфей, въ заливѣ Кефкенѣ, и отправленное въ Николаевъ 28 сентября того-же года, въ отрядѣ гребной флотиліи, 6 октября, во

время сильной бури, отдѣлилось отъ отряда и *пропало безъ вѣсти*

* **1829** г. Призовое судно **Св. Николай.** (Черн. м.) Стояло въ карантинѣ, у Измаила, и въ полдень 1 декабря *взорвано.* При этомъ погибли: гвардіонъ и 5 матросовъ, окалывавшихъ ледъ.

* **1829** г. Бригъ **Ардебиль.** Командиръ Лейтенантъ *Е. В. Сѣпцовъ.* (Касп. м.) Въ первый годъ плаванія, возвратившись съ моря, шелъ Волгою къ порту, и для перехода мелей, былъ много облегченъ въ грузѣ. Въ 5 часу вечера 23 іюня, приткнувшись къ мели, спялъ еще нѣкоторую часть груза, и оставя въ трюмѣ часть снимавшагося балласта сложеннымъ въ клѣтки, пошелъ подъ всѣми парусами: нижними, марселями и брамселями. Черезъ часъ, при заворотѣ изъ рукава Бахтемира въ самую Волгу, въ 16 верстахъ отъ Астрахани, пришлось обрасопить паруса въ бейдевиндъ; въ это время дунулъ порывъ изъ за бугра, бригъ покрѣнился на лѣвую сторону, теченіе ударило съ противной, и онъ *опрокинулся.* Бывшіе на верху спаслись вплавь къ берегу, или держались на днищѣ и были снимаемы рыбацкими лодками; въ низу оставались два больные матроса и семейство командира — жена съ малолѣтною дочерью, сестра ея, и при нихъ служанка; матросы остались живы, но женщины всѣ погибли. Опрокинутый бригъ пронесло по теченію верстъ 20, и только въ 11 часу вечера остановился онъ около селенія Икрянаго. Несчастный командиръ, только что пришедшій въ память, написалъ Главному Командиру въ Астрахани, Генералъ-Маіору Орловскому, слѣдующее донесеніе: «Ваше Превосходительство! Сверхъ всякаго чаянія, бригъ мой перевернуло противъ Краснаго бугра. Помощію Бирюльскаго карантина, команда и я къ несчастію, спасены; но семейство мое, состоящее изъ жены (беременной), дочери и свояченицы, и при нихъ дѣвушка, погибли. Бригъ несетъ по теченію около Семиру-

блеваго, быстроту коего удержитъ развѣ одна мель. Я привезенъ въ Биртюль, отколь сей-часъ отправляюсь къ бригу Я Ваше Превосходительство не оправдываю себя въ моемъ несчастіи; пусть посторонніе о семъ скажутъ. Я чувствую свою долю, что и поручаю Богу. А семейство, для котораго жилъ, возвратить уже нельзя; и эта казнь останется на всю мою бѣдственную жизнь. Обо всемъ донесу Вашему Превосходительству подробно». На всеподданнѣйшемъ докладѣ объ этомъ событіи, Государь Императоръ написалъ Собственноручно: *Узнать подробно, что такое? Несчастнаго командира не наказывать.* Бригъ былъ поднятъ, и командиръ, за расторопность и дѣятельность при снятіи его, награжденъ брилліантовымъ перстнемъ.

Не лишнее будетъ прибавить здѣсь, что бригъ Ардебиль, построенный Корабельнымъ Инженеромъ С. О. Бурачкомъ, по словамъ командира этого брига, за первую кампанію: «Въ дрейфѣ, подъ зарифленными марселями, бизанью и однимъ изъ передних стакселей, лежитъ *очень покойно,* имѣя возхожденія и спизхожденія отъ $1\frac{1}{2}$ до 2 R. Крепъ, при косвенныхъ курсахъ, въ свѣжій вѣтеръ, простирался отъ 12 до 15°. При всѣхъ курсахъ и положеніяхъ *весьма покоенъ.* Килевую качку всегда имѣетъ *плавную,* боковой *не подверженъ.* На якорѣ отыгрывается отъ волненія *весьма хорошо,* и только брызгами мочетъ часть палубы. Оверъ-штагъ поворачиваетъ не всегда удачно и для надежнѣйшаго поворота, вмѣстѣ съ стаксель-шхотами, надобно отдавать нѣсколько подвѣтренныхъ брасовъ форъ-марселя. Руля, при всѣхъ курсахъ и всякомъ ходѣ, слушаетъ *весьма хорошо.* Въ заключеніе всего должно сказать, что этотъ бригъ *имѣетъ столько-же добрыхъ качествъ въ морѣ, сколько удобенъ при нагрузкѣ,* ибо за помѣщеніемъ шести-мѣсячнаго, полнаго запаса матеріаловъ и морскихъ провизій на 30 порцій (дл. 71 ф. 2 д.; шир. 21 ф.;

глуб. $9\frac{1}{2}$ ф.), въ трюмѣ много еще остается порожняго мѣста».— Командуя этимъ бригомъ до самой кончины, послѣдовавшей въ 1832 году, на островѣ Сара, Г. Слѣпцовъ впослѣдствіи, въ 1831 году, только прибавилъ къ этому формуляру своего судна (кажется, по поводу опаснаго наклоненія его въ морѣ, около Дербента), что «остойчивость брига, по убавленіи обѣихъ мачтъ на $2\frac{1}{2}$ фута, увеличилась; но бригъ все еще крѣнитъ, и не дозволяетъ нести парусовъ по силѣ вѣтра».

1830 г. Военное судно **Гагара.** Командиръ Л. Эк. Капитанъ *Г. Г. Рюминъ.* (Черн. м.) Возвращаясь изъ Козлова, гдѣ занималъ брантвахту, въ Севастополь, въ ночи на 12 декабря было застигнуто крѣпкимъ западнымъ вѣтромъ, выбито изъ парусовъ, прижато къ берегу недалеко отъ Козлова, часа три еще продержалось на якоряхъ, и въ 7 часу слѣдующаго утра брошено на мель. Команда спасена на плотахъ въ тотъ-же день, а командиръ съѣхалъ уже на другое утро. Судно вскорѣ затѣмъ *разбито.* Командиръ оправданъ.

1830 г. Призовое судно *№ 6.* Командиръ Лейтенантъ *В. А. Мордасовъ.* (Черн. м.) Находясь въ Одесскомъ портѣ, ошвартовленное въ практической гавани, выгружая привезенныя дрова, вечеромъ 13 сентября, сдѣлавшимся отъ ONO крѣпкимъ вѣтромъ, разведшимъ большое волненіе, сорвано съ кормоваго швартова, и до полуночи удерживалось на якоряхъ; но тогда одинъ канатъ лопнулъ, а съ другаго подрейфовало, и поставивъ на мель, наполнило водою. На разсвѣтѣ слѣдующаго дня люди были спасены, а судно къ вечеру совсѣмъ *разбито.* Оно было очень ветхое. Командиръ во время крушенія оставался на берегу, за болѣзнію; а судномъ управлялъ квартирмейстеръ. Судъ не нашелъ виновныхъ.

1830 г. Призовое судно *№ 14.* Командиръ Лейтенантъ *Ограновичъ 3.* (Черн. м) При возвращеніи отъ крѣпости Кистенджи, куда было посылано для забранія находившихся въ тамошнемъ

портѣ матеріаловъ и чиновника, ими завѣдывавшаго, потерпѣло крушеніе между Георгіевскими и Портицкими гирлами Дуная, въ 30 миляхъ отъ Сулинскихъ гирлъ. Команда спасена.

1830 г. Транспортъ **Донецъ**. Командиръ Лейтенантъ *Ѳ. Ѳ. Мейснеръ*. (Касп. м.) Шелъ изъ Астрахани къ Персидскимъ берегамъ, съ грузомъ и съ пассажирами. Вечеромъ 23 октября, когда по счисленію былъ въ 30 миляхъ отъ Апшеронскаго пролива, вѣтеръ попутный, переходившій между NNW и NW, очень крѣпкій, съ пасмурностію и дождемъ, въ ожиданіи дня для входа въ проливъ, легъ въ дрейфъ, сперва подъ бизанью, потомъ, когда сломился гафель, подъ гротъ-стакселемъ. Внезапно уменьшившаяся около полупочи глубина, до 10 саж., ввела командира въ сомнѣніе о близости берега, и онъ сталъ на якорь. Вѣтеръ уже перешелъ къ N. Вскорѣ, отъ большаго волненія канатъ (котораго было выпущено 80 саж.) лопнулъ, и командиръ, пролежалъ еще въ дрейфѣ до исхода третьяго часа, когда глубина уменьшилась до 5 саж. Это была Апшеронская, 5-саженная банка, не опасная для судна настоящихъ размѣровъ, и хотя по грунту ея (ракуша кофейнаго цвѣта) малоспособная для отстоя на якорѣ (на ней однакожъ, по нуждѣ, останавливались нѣкоторыя суда), но хорошо опредѣляющая мѣсто: отъ нея курсъ въ Апшеронскій проливъ прямо на S, разстояніе 18 миль. Вѣтеръ былъ снова NNW. Мало знакомый съ лоціею, и оставаясь въ прежнемъ убѣжденіи близости берега, командиръ снова остановился на якорѣ; между тѣмъ, какъ зная свое мѣсто, онъ могъ-бы отлежаться въ морѣ, и даже обойти, далѣе лежащій отъ Апшеронскаго пролива островъ Жилой, или рискуя, спуститься прямо въ Апшеронскій проливъ, курсъ въ который, какъ мы говорили, опредѣлителенъ; хотя послѣднее и не безопасно. И такъ, отдавши два якоря (съ 70 и 50 саж. канатовъ) на малой, но открытой глубинѣ, транспортъ задержался, однакожъ не надолго: отъ чрезвычайно-сильной и

стремительной качки, черезъ часъ времени сломился бушприхтъ, при чемъ утонулъ матросъ Евстафій Мартыновъ, крѣпившій остатки оборваннаго форъ-стеньги-стакселя, и транспортъ понесло по вѣтру, со скоростію $3\frac{1}{4}$ узловъ. Глубина увеличивалась, и это убѣдило, что находились предъ тѣмъ на Апшеронской банкѣ. «Правило требовало,» сознается командиръ, отрубивъ канаты идти въ море; но онъ этого не сдѣлалъ, вопервыхъ потому, что не могъ нести переднихъ парусовъ, ибо фокъ-мачта, за переломомъ бушприхта, держалась только на однѣхъ таляхъ, а съ однѣми задними парусами тащило совершенно по вѣтру; вовторыхъ потому, что надѣялся, при уменьшившейся глубинѣ, задержаться на якоряхъ (тщетная надежда, на вѣтрѣ каменистаго Апшеронскаго пролива); и притомъ полагалъ, что тащимые якоря все-таки нѣсколько замедлятъ приближеніе къ берегу. Преданный волѣ вѣтра и волнъ, среди непроницаемой мрачности, транспортъ тащился въ теченіи шести длинныхъ часовъ, съ одною слабою надеждою, что при содѣйствіи теченія будутъ пронесены далѣе острова Жилаго, или что вѣтеръ отойдетъ, или затихнетъ наконецъ. Надежды однакоже не сбылись: около половины 9 часа утра глубина изъ 12 саж., вдругъ уменьшилась на 6. Считая себя тогда въ $3\frac{1}{2}$ м. на N отъ острова Урапоса (между Апшеронскаго полуострова и острова Жилаго, пространство по которому тянется рядъ почти непроходимыхъ надводныхъ и подводныхъ камней), и уже потерявъ надежду на якоря (на которыя не слѣдовало и надѣяться), отрубилъ канаты, поставилъ (слишкомъ поздно) гротъ-стаксель, и легъ на О, имѣя ходу 4 узла, съ дрейфомъ до 4 R. Въ началѣ 11 часа пасмурность нѣсколько попрочистилась, и миляхъ въ 3 разстоянія подъ вѣтромъ, въ SW, открылись буруны и самые камни. Были употреблены послѣднія усилія, чтобы отойти отъ нихъ: подняли гротъ-рею въ полъ-мачты и поставили гротъ; но парусъ этотъ тотчасъ-же изорвало. Въ 11 ч.,

глубина уменьшилась до 4½ саж., и вскорѣ до 3. Здѣсь ударило о грунтъ два раза, руль вышибло, и пронесенный нѣсколько еще далѣе, транспортъ наконецъ сталъ на каменьяхъ, у втораго наружнаго камня, западнѣе острова Жилаго. Въ это время погода прояснилась, и солнце освѣтило страшную картину бѣдствія. Частые и сильные удары разворотили форъ-штевень, и вода полилась въ трюмъ потоками. Угрожаемые близкою гибелью, успѣли однакожъ, прорубивъ борта, спустить барказъ съ ростеръ на подвѣтренную сторону. Между тѣмъ, облегченный транспортъ сошелъ съ каменьевъ на которыхъ стоялъ, и былъ брошенъ на другіе, на плиту, лежащую въ полу-кабельтовѣ отъ SO оконечности Уранова. Это было во второмъ часу. Здѣсь выломило ахтеръ-штевень и трюмъ совершенно залило. Тогда только рѣшились срубить мачты. Удары стали легче; но транспортъ уже и безъ ударовъ разрушался, разбиваемый самымъ волненіемъ. Еще сутки провели бѣдствующіе на обломкахъ своего судна, въ молитвѣ о спасеніи и въ отчаяніи... Съ утра 25-го вѣтеръ позатихъ, и въ продолженіи этого дня, команда и пассажиры, переѣхали на голую, каменную скалу Ураносъ. Холодъ былъ необыкновенный для такой поры года, въ широтѣ около 40°: въ сосѣднемъ городѣ Бакѣ, 26 числа, термометръ опустился ниже нуля. Въ послѣдующіе дни, когда совсѣмъ стихло и буруны поулеглись, всѣ переѣхали на ближайшій островъ Жилой, помѣстясь тамъ въ казармахъ тюленьщиковъ.

Буря 23 и 24 октября у Апшеронскаго берега была дѣйствительно чрезвычайная: на Бакинскомъ рейдѣ многія суда дрейфовало съ двухъ якорей, и двѣ расшивы выкинуло на камни; одинъ шхоутъ, отстаиваясь при входѣ въ Апшеронскій проливъ, потерялъ три якоря и выброшенъ на мель; военный бригъ Тавризъ, стоявшій у острова Свинаго, тоже сорвало съ якоря.

Въ Бакѣ узнали о бѣдствіи транспорта только 31 октября, и немедленно посланъ былъ на помощь бригъ Тавризъ, подъ командою Лейтенанта Юрасова, подошедшій къ мѣсту крушенія уже 4 ноября. Транспортъ оказался столько поврежденнымъ и такъ крѣпко засѣвшимъ въ камняхъ, что не оставалось никакой возможности къ снятію его, и потому положили его разломать.—Судъ, не признавая въ этомъ дѣлѣ никого виновнымъ, опредѣлилъ предать настоящій случай «волѣ Божіей».

* **1830** г. Шлюпъ (24 п.) **Сибирякъ**. Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. П. Шепыревъ*. (Каттег.) Слѣдуя изъ Архангельска, подъ командою капитана опытнаго, уже третій годъ командовавшаго настоящимъ судномъ, и дѣлавшимъ третію кампанію между Архангельска и Кронштата, лавировалъ въ Каттегатѣ, при тихомъ, измѣнчивомъ, югозападномъ вѣтрѣ, съ пасмурною погодою; по чрезвычайному измѣненію курсовъ теченіемъ, обманулся въ счисленіи, въ продолженіи полутора сутокъ (съ полудня 31 іюля, когда взяты пеленги) на 19½ миль къ востоку, и въ полночь 2 августа, при набѣжавшемъ отъ SW шквалѣ съ крупнымъ дождемъ, сталъ на мель у Шведскаго берега, сѣвернѣе острова Тилэ, принявъ открывшійся предъ этимъ огонь, за Ангольтскій маякъ. Большой опасности въ началѣ не видѣлось: носъ еще былъ на волѣ, и только кормою прижало, подъ которою было воды однимъ футомъ менѣе углубленія; грунтъ твердый песокъ. Закрѣпивъ паруса, спустили брамъ-реи и брамъ-стеньги на низъ, барказъ и катеръ на воду; завезли завозъ на достаточную глубину, и стали тянуться. Шлюпъ однакожъ не трогался. Между тѣмъ, къ утру вѣтеръ и зыбь съ моря усилились; шлюпъ стало сильно бить о грунтъ и подвигать къ берегу; воды прибыло до 40 д. Тогда спустили нижнія реи; но для спуска марса-реи и стенегъ, уже нельзя было работать на марсахъ. Вскорѣ пріѣхалъ съ берега Англійско-Дат-

скій консулъ Гаммеръ, предлагая въ помощь нѣсколько рыбацкихъ лодокъ; но лодки эти ни къ чему тогда не могли служить. Вѣтеръ все крѣпчалъ. Фокъ и гротъ-мачты, для облегченія ударовъ, были срублены. Удары стали легче; но руль вышибло, румпелемъ переломило палубный трапецъ и самый румпель сломился. Волненіе сильно поддавало въ гельмъ-портъ, который заваливали парусами и рогожами, подведя еще сложенный вдвое лисель, спущенный на балластинахъ, но его разорвало. Наконецъ, когда руль совсѣмъ отдѣлился, удалось заткнуть его диру, и поврежденную корму спайтовили. Катеръ, стоявшій подъ вѣтромъ, былъ опрокинутъ и оторванъ; барказъ едва успѣвали отливать. Къ 11 ч. утра, вода выступила въ корветѣ на 3 ф. выше кубрика. Команда изготовляла плоты. Вѣтеръ то стихалъ, то усиливался. Г. Гаммеръ, выбравъ благополучное время, завезъ на рыбацкой лодкѣ конецъ на берегъ, и по немъ вытащили тросъ. Но только 4-го числа, обстоятельства позволили начать переправу. Во все это время команда, находившаяся въ безпрерывныхъ работахъ, очень нуждалась въ прѣсной водѣ, съ большимъ трудомъ доставаемой изъ трюма, и въ провизіи, совершенно промоченной. Начавшаяся 4-го числа переправа была вскорѣ прервана усилившимся вѣтромъ, и только на другой день совершенно окончена, при чемъ послѣдними оставили шлюпъ, уже въ 5 ч. вечера: капитанъ, штурманъ и докторъ. Во время этой переправы погибъ, съ опрокинувшейся лодки, Унтеръ-Лейтенантъ *Николай Головачевъ*, уже бывшій на берегу, но возвратившійся на шлюпъ «по своей надобности,» и съ нимъ 12 человѣкъ нижнихъ чиновъ. Опрокинутую его шлюпку быстро несло теченіемъ мимо шлюпа, переопрокидывая и сбрасывая одного за другимъ несчастныхъ пловцевъ. Со шлюпа кидали имъ концы, весла, доски, койки; но лодка все удалялась, и вскорѣ, сбросивъ съ себя всѣ жертвы, скрылась изъ виду. Спасся съ нея только капоперъ

Чеснокова, сброшенный въ воду, но ухватившійся за весло и съ нимъ достигнувшій берега, на который вытащенъ товарищами. На шлюпкѣ тогда не было гребныхъ судовъ — барказъ разбило, а спустить шлюпки съ боканцевъ, при такомъ волненіи, находили невозможнымъ. Отвалившія же отъ берега лодки, не могли выгрести. Разгруженный шлюпъ впослѣдствіи былъ снятъ, и потомъ проданъ. По представленіи Государю Императору слѣдственнаго объ этомъ событіи дѣла, Высочайше повелѣно: «Командира шлюпа Смирный, Капитанъ-Лейтенанта Шепырева, и прочихъ офицеровъ на оном бывшихъ, отъ слѣдствія и взысканія освободить; по Капитанъ-Лейтенанту Шепыреву, впредь до повелѣнія, въ командованіе судовъ не давать, и назначить теперь подъ начальство къ старшему, на одно изъ судовъ, имѣющихъ въ теченіи будущей навигаціи придти изъ Архангельска».

* **1831** г. Шхуна **Стрѣла.** Командиръ Лейтенантъ *М. Е. Шалухинъ.* (Балт м.) Находясь въ отрядѣ мелкихъ судовъ, подъ начальствомъ Контръ-Адмирала А. П. Лазарева, на пути изъ Ботническаго залива къ Дагерорту, въ бурную ночь на 20 августа, разлучилась и *пропала безъ вѣсти.* Два брига, Феникъ и Усердіе, посланные для отысканія ея, не нашли и слѣдовъ... Погибли: командиръ Лейтенантъ *Михайло (Егоровичъ) Шалухинъ,* Мичмана *Александръ Черноглазовъ* и *Петръ Андреевъ,* К. Ф. Ш. конд укторъ *Тихонъ Травинъ,* 3 штурманскіе кадета и 47 нижнихъ чиновъ.

1831 г. Бригъ **«Феникъ».** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ баронъ *К. П. Левендаль.* (Финск. з.) Возвращаясь въ Кронштатъ, съ безуспѣшныхъ поисковъ пропавшей безъ вѣсти шхуны Стрѣла (см. выше), въ 10 ч. вечера 24 сентября опредѣлилъ себя пеленгомъ Дагерортскаго маяка, отъ него на NO 10° въ 17 м., и слѣдуя по OtN, съ свѣжимъ попутнымъ отъ S вѣтромъ, въ густой па-

смурности, по 8 и по 9 узловъ, черезъ семь часовъ плаванія, въ пятомъ часу утра, когда сдѣлалъ по счисленію 62 мили и ожидалъ увидѣть Паргэнскій маякъ, сталъ на камень у острова Юсари, въ $3\frac{1}{2}$ миляхъ отъ него къ востоку. Сильное теченіе и неправильное дѣйствіе магнитной стрѣлки около острова Юсари, причинили такую великую ошибку въ счисленіи. Рулевой, за часъ предъ этимъ, предупреждалъ штурмана о колебаніи компаса на нѣсколько румбовъ; но штурманъ, полагая что это происходитъ отъ рисковъ судна, не обратилъ вниманія на слова рулеваго, показавшіяся ему рѣшительною ложью, и менѣе всего полагая мѣсто брига близкимъ Юсари, остававшагося по счисленію миляхъ въ 15 въ сторонѣ, и еще назади нѣсколько. Капитанъ, бывшій нездоровымъ, тотчасъ-же вышелъ на верхъ, и голосъ его, по свидѣтельству одного изъ участниковъ этого крушенія, въ началѣ нѣсколько дрожавшій, вскорѣ принялъ обычную твердость, призывая всѣхъ къ исполненію ихъ обязанностей. Бригъ стоялъ носомъ, а середина и корма его находились на вольной водѣ, и глубина кругомъ отъ 15 до 20 саж. Но вода наполнила трюмъ, слѣдовательно бригъ былъ уже проломленъ, и сойти съ камня было-бы опаснѣе нежели оставаться на немъ. Чтобы удержать свое мѣсто, бросили якорь и срубили обѣ мачты. Опасались при этомъ, что мачты упадутъ не за бортъ, а на палубу, и особенно озабочивались гротъ-мачтою, имѣвшею большой уклонъ на корму; но обѣ они свалились весьма счастливо, упавъ на лѣвую сторону, топами упершись въ камни, а нижними оконечностями оставаясь на сѣткахъ. Припайтовивъ ихъ къ борту, и спустивъ въ помощь имъ гикъ, образовали родъ стрѣлъ, которыми бригъ значительно облегчился отъ ударовъ. Успѣли сдѣлать нѣсколько выстрѣловъ, но порохъ вскорѣ подмочило. Вода уже подступала подъ самую палубу, и бочки интрюма, раскатываемыя волнами, ломали все внутри, повреждая даже скрѣпленія; корма осѣ-

дала все болѣе и болѣе. Всѣ средства къ спасенію — и то очень невѣрному — теперь заключались только въ барказѣ, могшемъ помѣстить до 50 человѣкъ (онъ стоялъ на ростерахъ, и спустить его не было затрудненія, потому что бортъ лѣваго шкафута былъ почти весь погруженъ въ воду), да четырехъ-весельной шлюпкѣ, на которой по нуждѣ помѣстилось-бы 10; у третьяго-же гребнаго судна, капитанскаго катера, при спускѣ его на воду переломился бортъ. Но если-бъ были гребныя суда и для всей команды, 140 человѣкъ, куда ѣхать? Кругомъ ничего не видно; и гдѣ стоялъ бригъ, ни кто не могъ разгадать: болѣе склонялись на то, что онъ на Ревельстейнѣ, т. е. 70 миль восточнѣе, на противномъ берегу.

По мѣрѣ того какъ прекращалась дѣятельность, стало овладѣвать отчаяніе... Вдругъ всѣ въ одинъ голосъ закричали: «Съ лѣвой стороны судно видно!» Тотчасъ-же развѣсили по бортамъ зажженные фонари и стали со всею силою звонить въ колоколъ. Между тѣмъ снова сгустѣла пасмурность, и все скрылось отъ глазъ. Въ увѣренности, что дѣйствительно подлѣ проходило судно — впослѣдствіи узнали, что это была мгновенно открывшаяся ближняя скала — капитанъ послалъ потому направленію подшхипера на четверкѣ. Едва шлюпка отвалила отъ брига, какъ скрылась изъ виду.

Разсвѣло; но туманъ не прочищался. Бригъ, или лучше сказать остатки брига, стояли спокойно: слышенъ былъ только стонъ членовъ его. Офицеры и команда были безмолвны; нѣкоторые молились. Образъ былъ вынесенъ на верхъ, и поставленъ у фокъ-мачты; тутъ-же поставили и денежный сундукъ, при самомъ началѣ крушенія сданный отъ часоваго боцману. Впослѣдствіи только это и было спасено; прочее все погибло.

Около 10 часовъ утра туманъ вдругъ разсѣялся, и тогда увидѣли съ обѣихъ сторонъ, вблизи и вдали, множество каменьевъ и скалъ. Шхеры! Вотъ гдѣ находился бригъ! Этого никакъ не могли

ожидать. Вскорѣ показались въ югозападной сторонѣ два лоцманскіе бота; они увидѣли бѣдствующихъ и приближались къ нимъ. Радость была чрезмѣрная. Всѣ поздравляли другъ друга, все засуетилось, задвигалось. Но всякое движеніе въ эту пору могло быть гибельно: вода была подъ самою палубою, а палуба почти отдѣлилась отъ корпуса судна; она держалась только потому, что волненіе стихло, и при начавшейся суматохѣ начала было расходиться. Тогда командиръ, взявъ рупоръ, скомандовалъ: «Смирно, во фрунтъ!» и команда повиновалась; это спасло ее отъ погибели. Два ботика подошли, но къ удивленію взяли только по 5 человѣкъ, хотя по видимому могли взять гораздо болѣе. Капитанъ упрашивалъ взять еще нѣсколькихъ; но они отказались, и сказавъ что идутъ на островъ Бусс-э, даже не ободрили надеждою, что вскорѣ воротятся. По удаленіи ботовъ стали перевозить команду на своемъ барказѣ, къ ближайшему островку, и перевозка поручена старшему офицеру, Лейтенанту Тверитинову. При этомъ капитанъ, обратясь къ офицерамъ, спросилъ: кто желаетъ остаться вмѣстѣ съ нимъ до окончанія перевозки команды? Всѣ остались, кромѣ доктора. Тотъ еще въ началѣ бѣдствія засѣлъ было въ барказъ, и ни слова не говоря по Русски, знаками приглашалъ четырехъ матросовъ съ собою, что-бы въ случаѣ когда бригъ станетъ тонуть, спастись вмѣстѣ, не допуская другихъ загрузить судна. Такъ онъ самъ послѣ разсказывалъ офицерамъ. Барказъ еще не достигнулъ мѣста, назначеннаго для пристанища, какъ снова спустился туманъ и вѣтеръ сталъ свѣжѣть. Добровольно оставшимся овладѣла досада и зависть; «но мы совѣстились обнаружить свои чувства,» говоритъ одинъ изъ участниковъ.

Время, когда по расчету долженъ былъ возвратиться барказъ, уже прошло; а онъ не возвращался. Опасались, что въ туманѣ онъ не найдетъ брига, и безпрестанно звонили въ колоколъ. Наконецъ

туманъ нѣсколько прорѣдѣлъ, и увидѣли барказъ, въ самомъ дѣлѣ едва не миновавшимъ брига: онъ былъ въ 1½ миляхъ. Въ этотъ разъ всѣ были свезены, и разведя огонекъ на пустынной скалѣ, благодарили Бога за спасеніе...

Здѣсь, въ одномъ недавно обнародованномъ разсказѣ, приписываемомъ самому капитану, напечатанномъ въ Вятскихъ губернскихъ вѣдомостяхъ, и перепечатанномъ въ Вѣдомостяхъ С. Петербургской Полиціи 12 марта 1854 г. № 57, описаны слѣдующія, весьма интересныя обстоятельства:

«Когда бригъ сталъ на камень, капитанъ приказалъ, для облегченія судна, срубить мачты и кидать все въ воду, а для примѣра, велѣлъ своему деньщику, бросить въ морѣ все его имущество. Деньщикъ кинулся въ капитанскую каюту, схватилъ шкатулку, и бросилъ въ воду; этому примѣру послѣдовали офицеры экипажа, и за ними всѣ матросы. Когда уже всѣ были свезены, капитанъ съ двумя офицерами оставались еще на бригѣ, и стояли на немъ уже по колѣно въ водѣ; переѣхали-же на берегъ на подошедшей маленькой лодочкѣ; послѣ чего Фениксъ тотчасъ-же пошелъ ко дну. По выходѣ на берегъ, первымъ дѣломъ капитана было принести благодареніе Господу силъ, за чудесное свое и ввѣренныхъ ему людей избавленіе, и послать въ городъ съ требованіемъ экипажу пищи. Когда на суднѣ началось бѣдствіе, и матросы по обыкновенію своему начали надѣвать чистыя рубашки и молиться Богу, капитанъ хотѣлъ взять изъ своей шкатулки нужныя ему бумаги и деньги, но вмѣсто ихъ схватилъ въ торопяхъ, лежавшія на столѣ рапортички, и положилъ ихъ къ себѣ въ карманъ; деньги-же и все прочее остались въ шкатулкѣ. На камнѣ онъ вспомнилъ обо всемъ этомъ, и полагая что все нужное въ нихъ, хотѣлъ увѣриться въ томъ на самомъ дѣлѣ, для чего опустилъ руку въ своей боковой карманъ, и вынулъ оттуда, къ неописанному своему удивленію и

невыразимой горести, старые рапортички. Но и тутъ твердость его не оставила: онъ подозвалъ къ себѣ деньщика, и сказалъ ему: «Ну братъ, я думалъ что мнѣ придется отвѣчать только за погибшее судно, и что все нужное со мною; но теперь увѣрился въ противномъ: при мнѣ нѣтъ ни одной копѣйки денегъ». — Правда Ваше Высокоблагородіе, отвѣчалъ деньщикъ, вы лишились-бы всего, еслибъ я васъ послушался и бросилъ шкатулку въ морѣ.—«Ты вѣрно шутишь? возразилъ капитанъ: — Я самъ видѣлъ, какъ ты бросилъ ее за бортъ!» — Я, сударь, бросилъ туда кусокъ дерева, а шкатулку спряталъ подъ шинель. — И съ этимъ словомъ деньщикъ подалъ капитану его шкатулку. Обрадованный, несчастный капитанъ, тутъ-же щедро наградилъ своего вѣрнаго деньщика, назначивъ ему пенсію, и по отставкѣ, предложилъ ему жить у него въ деревнѣ, по смерть».

Вскорѣ пріѣхалъ отправленный прежде подшхиперъ, и съ нимъ нѣсколько ботиковъ и лодокъ окрестныхъ жителей. Къ вечеру всѣ переправились на островъ Бусе-э, и тамъ размѣстились въ двухъ лоцманскихъ хижинахъ и въ амбарахъ.

Бригъ былъ совсѣмъ разрушенъ: корма отломилась и затонула, а носовую часть перевернуло вверхъ дномъ. Такъ погибъ *прекрасный* Фениксъ — одинъ изъ лучшихъ бриговъ того времени. Мѣсто гдѣ разбились — отъ острова Юсари къ О, въ $3\frac{1}{2}$ миляхъ. Лоцмана называли этотъ камень *Англійской банкой*, потому что здѣсь когда-то совершилось крушеніе Англійскаго купеческаго судна. Теченіе на мѣстѣ крушенія оказалось $1\frac{1}{2}$ мили къ N. О чрезвычайно сильномъ теченіи въ эти дни подтвердили Лоцъ-Лейтенантъ Финляндіи и мѣстные лоцмана. Ошибочности курса могло содѣйствовать и то обстоятельство, что у острова Юсари, какъ извѣстно, компасъ не правильно дѣйствуетъ. Черезъ недѣлю команда, кромѣ небольшой части, оставленной съ Лейте-

нантомъ Тверитиновымъ, для собиранія выкидываемыхъ вещей, отправлена въ Свеаборгъ, на бригѣ Коммерстраксъ и на купеческомъ суднѣ, а изъ Свеаборга всѣ перевезены въ Кронштатъ.

Слѣдственная коммисія, разбиравшая дѣло объ этомъ крушеніи, заключила, что ширина Финскаго залива въ томъ мѣстѣ которымъ слѣдовалъ баронъ Левендаль, хотя и не представляетъ опасностей въ плаваніи, однакожъ онъ могъ-бы избѣжать гибели, если бы при столь ненастной погодѣ, не удалялся отъ мѣста опредѣленнаго пеленгами маяка Дагерортъ. Командиръ 2-й дивизіи (къ которой принадлежалъ бригъ), Вице-Адмиралъ Ѳ. Ѳ. Беллинсгаузенъ, положилъ на этомъ мнѣніе, совершенно противное: Имѣя попутный вѣтеръ — говоритъ онъ — и хорошо опредѣленный отшедшій пунктъ, баронъ Левендаль *не долженъ былъ* переждать ночи или пасмурности, «и на противъ того, когда-бы онъ остался переждать ночь или пасмурность, и еслибъ тогда, волненіемъ или теченіемъ, принесло бригъ къ сѣвернымъ берегамъ, то командиръ былъ-бы обвиненъ *тою-же самою* Коммисіею, за то что не продолжалъ плаванія, имѣя благополучный вѣтеръ». Главный Командиръ Кронштатскаго порта Адмиралъ П. М. Рожновъ, и потомъ Аудиторіатскій Департаментъ, согласились съ мнѣніемъ Вице-Адмирала Беллинсгаузена; но Департаментъ замѣтилъ, что Капитану Левендалю «слѣдовало имѣть болѣе опытной распорядительности къ принятію возможныхъ мѣръ предосторожности, а паче бдительнаго смотрѣнія маячныхъ огней;» Лейтенанту Тверитинову, по вступленіи на вахту, слѣдовало донести командиру о сомнительности мѣста; Штурману Ларіонову надобно было имѣть болѣе бдительности въ смотрѣніи маячныхъ огней и записать въ журналѣ время прохожденія Одеисгольмскаго маяка. По этимъ обстоятельствамъ означенные три офицера преданы суду.

Судъ оправдалъ ихъ, пояснивъ что недоумѣнія на счетъ исправности по службѣ этихъ офицеровъ, возникли только отъ неполноты отвѣтовъ. Капитанъ Левендаль хотя и былъ болѣнъ, но большую часть ночной вахты находился на верху, и лично наблюдалъ за курсомъ; Лейтенантъ Тверитиновъ потому не представлялъ о сомнительности мѣста, что оно было извѣстно командиру, и притомъ не казалось слишкомъ сомнительнымъ; Штурманъ Ларіоновъ былъ довольно бдителенъ, но прохожденіе траверза Оденсгольмскаго маяка потому не записалъ, что маякъ не былъ видѣнъ. Посему, «отнеся несчастный случай сей единственно къ бывшему тогда необыкновенному теченію, и примѣняясь Морскаго Устава кн. 3, гл. 1, арт. 67, на основаніи Воинскихъ Процессовъ ч. 2, гл. 5, пунк. 9 и 10, приговорилъ отъ суда учинить свободными».

Аудиторіатскій Департаментъ и потомъ Адмиралтействъ-Совѣтъ, въ засѣданіи 31 іюля 1832 года, утвердили этотъ приговоръ Военнаго суда, и 30 сентября того-же года послѣдовала Высочайшая конфирмація: *Исполнить по мнѣнію Аудиторіатскаго Департамента.*

* **1831** г. Корабль **Фершампенуазъ.** Командующій Капитанъ-Лейтенантъ *А. П. Барташевичь.* (Финск. з.) Подъ флагомъ, только что произведеннаго въ Контръ-Адмиралы, бывшаго командиромъ этого корабля, Г. П. Платера. Стоялъ на маломъ Кронштатскомъ рейдѣ, готовый втягиваться въ гавань, въ которую уже были завезены завозы, и корабль, поднявъ якорь, оставался на двухъ верпахъ. Въ это время пріѣхалъ помощникъ капитана надъ портомъ, Капитанъ 2 ранга Бурнашевъ, для осмотра крютъ-камеръ; онъ нашелъ, что большая крютъ-камера не довольно хорошо вымыта, ибо въ пазахъ много пороховой грязи, и предложивъ командующему кораблемъ Капитанъ-Лейтенанту Барташевичу, перемыть ее вновь, уѣхалъ. Это предложеніе было сдѣлано въ каютъ-кампа-

ніи, гдѣ офицеры обѣдали, и Барташевичъ, отдавъ ключи старшему артиллерійскому офицеру Поручику Тибардину, приказалъ хорошенько перемыть крютъ-камеру. Тибардинъ тутъ-же передалъ приказаніе Цейхвахтеру Мякишеву, и тотъ, взявъ съ собою пятерыхъ канонеровъ (въ помощь которымъ послѣ еще прислано пять), немедленно занялся этою работою. Кромѣ крютъ-камерныхъ фонарей, которые были зажжены, Мякишевъ взялъ съ собою два ручныхъ и поставилъ ихъ, одинъ на порожнюю бочку, другой на палубу. Въ шестомъ часу, когда работа уже приходила къ концу, вошелъ въ крютъ-камеру Поручикъ Тибардинъ, посмотрѣлъ, сказалъ «ну теперь хорошо!» и вышелъ; вслѣдъ за нимъ вышелъ цейхвахтеръ, для осмотра малой крютъ-камеры. Только что отошелъ Мякишевъ, какъ сдѣлался взрывъ, и изъ большой крютъ-камеры повалилъ густой дымъ. На верху не было слышно взрыва, и находящимся на кубрикѣ онъ послышался: нимъ «какъ пушечный выстрѣлъ, но только полегче,» другимъ «какъ упавшая бочка,» третьимъ «какъ ударъ въ турецкій барабанъ;» — вообще изъ этого видно, что взрывъ не былъ силенъ. О причинѣ, канонеръ Ивановъ разсказываетъ такъ: «бомбардиръ Лашукисъ сталъ осматривать полки, взявъ съ палубы одинъ ручной фонарь; и когда онъ осматривалъ полки, гдѣ хранились картузы, то вдругъ сдѣлалось пламя надъ площадкой трапа; вынималъ-ли онъ свѣчку, не знаю». Канонеры бросились изъ крютъ-камеры; нѣкоторыхъ вытащили обезпамятствовавшими. Вѣсть о пожарѣ быстро пронеслась по кораблю. Всѣ другія работы были брошены, и команда обращена къ тушенію огня. Первыми прибѣжали на мѣсто пожара: Лейтенанты Шапцъ и Оберпибесовъ, Поручикъ Тибардинъ и цейхвахтеръ. Лейтенантъ Шапцъ, задушаемый дымомъ, два раза падалъ безъ чувствъ и былъ относимъ матросами; наконецъ уже не было никакой возможности находиться въ низу, и всѣ бросились на верхъ. Между тѣмъ, по

распоряженію командующаго, былъ отворенъ кранъ въ бассейнѣ, прорублена палуба, и въ совѣтѣ офицеровъ положено прорубить и затопить корабль, для чего спустили съ носовой части люки. Денежная сумма отправлена на берегъ съ Лейтенантомъ Лѣсковымъ. Вскорѣ пріѣхалъ Контръ-Адмиралъ Платеръ. Пламя уже вырывалось наружу, и спасти корабль не оставалось ни малѣйшей надежды; надо было спасти, по крайней мѣрѣ другіе, близъ стоявшія суда, и особенно деревянную стѣнку гавани. Затопить корабля не успѣли; было необходимо отвести его, но этого не могли исполнить: парохода не было, вѣтеръ съ моря, WSW, свѣжій; отрубили носовой кабельтовъ съ правой стороны, и стали готовить передніе стакселя; но корабль, уже не могшій держаться на остальномъ верпѣ, заворотился въ правую сторону (къ стѣнкѣ), подрейфовалъ и мишовавъ бастіонъ, остановился на мели близко Лѣсныхъ воротъ, саженяхъ въ 10 отъ гавани. Уже занимались ростеры и огонь побѣжалъ по вантамъ. Множество шлюпокъ держалось на веслахъ вокругъ корабля, ожидая приказанія приставать къ борту; команда толпилась на русленяхъ, на бакѣ и ютѣ, готовая броситься въ волны. Наконецъ, Контръ-Адмиралъ Платеръ приказалъ спасаться. Какъ ни уговаривали офицеры, чтобы не бросались всѣ вдругъ, но опаляемая огнемъ, задушаемая дымомъ, команда торопилась оставить корабль, и толпами кидалась въ воду; вахтенный Лейтенантъ Богдановъ былъ сброшенъ напиравшею на него толпою; бывшія около гребныя суда принимали утопающихъ, однакожъ 48 человѣкъ погибли; въ томъ числѣ Корпуса Штурмановъ Подполковникъ Ванчуринъ. Говорили, будто онъ погибъ отъ того, что навязалъ на себя много платья и деньги скопленныя въ трехълѣтнію заграничную кампанію. Когда команда стала кидаться въ воду, Капитанъ-Лейтенантъ Барташевичъ былъ на бакѣ; онъ спустился по висѣвшему на крапѣ якорю, соскочилъ въ воду и былъ

вытащенъ на шлюпку, на которой уже находился Лейтенантъ Шапцъ. Контръ-Адмиралъ Платеръ былъ въ капитанской каютѣ, вмѣстѣ съ Докторомъ Корелiусомъ; онъ приказалъ боцманмату вышибить раму, и всѣ трое спустились по шлюпочнымъ талямъ, на которыхъ держались пока не подошелъ яликъ.

Корабль *сгорѣлъ* до днища. Офицеры и нижніе чины лишились всего имущества. Въ числѣ другихъ корабельныхъ и экипажескихъ дѣлъ, сгорѣлъ архивъ хозяйственной части плаванія эскадры въ Греческихъ водахъ, находившійся на кораблѣ для доставленія въ Россію.

Судъ приговорилъ «къ лишенію живота:» командующаго кораблемъ (настоящій командиръ, произведенный въ Контръ-Адмиралы, Г. П. Платеръ, былъ съѣхавши съ корабля и не признанъ отвѣтственнымъ) Капитанъ-Лейтенанта Барташевича, за порученіе перемывать крютъ-камеру тому-же артиллерійскому офицеру, который неисправно вымылъ ее въ первый разъ, и за упущеніе назначить къ тому караульнаго офицера; артиллерійскаго офицера Поручика Тибардина, за неисправную очистку крютъ-камеры въ первый разъ, за частыя отсутствія изъ нея при вторичной перемывкѣ, и внесеніе въ нея двухъ ручныхъ фонарей; Цейхвахтера Мякишева, тоже за внесеніе въ крютъ-камеру двухъ ручныхъ фонарей, и за отлучки изъ нея при мытьѣ. Аудиторіатскій Департаментъ, оправдавъ командующаго, предложилъ: артиллерійскаго офицера и цейхвахтера, въ уваженіе неумышленности ихъ вины и прежней хорошей службы «разжаловать въ рядовые безъ выслуги». Адмиралтействъ-Совѣтъ положилъ такое мнѣніе: «какъ всякое, кѣмъ либо изъ офицеровъ сдѣланное упущеніе, въ большей или меньшей мѣрѣ лежитъ по законамъ на отвѣтственности командира, то и Совѣтъ не можетъ оправдать Капитанъ-Лейтенанта Барташевича, а полагаетъ участь сего офицера предать въ милостивое воззрѣніе Государя

Императора». Государь Императоръ повелѣлъ Адмиралтействъ-Совѣту, пригласивъ въ свое присутствіе Адмираловъ Кроуна, Пустошкина и другихъ опытныхъ флагмановъ, опредѣлить мѣру вины командовавшаго кораблемъ и слѣдуемое ему наказаніе; а на послѣдовавшемъ по этому опредѣленіи, извинявшемъ Капитанъ-Лейтенанта Барташевича, и присудившемъ ему «вмѣнить въ штрафъ бытіе подъ судомъ,» Собственноручно написалъ: *Капитанъ-Лейтенанта Барташевича, признавая виновнымъ въ пренебреженіи своей обязанности, въ томъ что послѣ первой очистки крютъ-камеры, оказавшейся неисправно исполненной, не удостовѣрился самъ, что она очищается съ должною осмотрительностію, отъ чего и послѣдовала при пожарѣ корабля, гибельная смерть 48 человѣкъ ввѣреннаго ему экипажа, разжаловать въ матросы впредь до выслуги, а въ прочемъ быть по сему.*

1831 г. Призовое судно *№ 2*. Командиръ Л. Эк. Капитанъ *В. А. Потаповичъ*. (Черн. м.) Выходя изъ Сулинскаго устья Дуная, для слѣдованія въ Николаевъ, вечеромъ 29 іюля, при заштилѣвшемъ внезапно вѣтрѣ, сильною зыбью былъ брошенъ на мелководіе; послѣ тщетныхъ усилій оттянуться на глубину, оставя судно на якоряхъ, командиръ и команда, на присланныхъ съ брантвахты илюпкахъ, къ вечеру переѣхали на берегъ; а судно, сдѣлавшимся въ ночи крѣпкимъ сѣвернымъ вѣтромъ, въ слѣдующее утро было брошено на другую мель, и *разбито*.

1832 г. Бригантинъ **Парисеъ**. Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Г. П. Романовичъ*. (Черн. м.) Въ бытность у Апапы, на якоряхъ, ночью на 17 марта, крѣпкимъ сѣверозападнымъ вѣтромъ, снесенъ къ берегу, и полузатопшій, поутру совсѣмъ выброшенъ на мель, саженяхъ во 100 отъ берега. Команда перевезена на присланной изъ крѣпости лодкѣ.

1832 г. Яхта **Марта**. Командиръ К. Ф. Ш. Подпоручикъ *П. П. Лебедевъ*. (Касп. м.) Стоя на якорѣ, въ Волгѣ, противъ селенія Царево, во 2 часу ночи 2 іюля, нашедшимъ отъ WNW шкваломъ, *опрокинута*. Всѣ спаслись, и судно поднято. Командиръ не былъ на суднѣ; виновныхъ не нашлось.

1833 г. Корабль (74 п.) **Арисъ**. Командиръ Капитанъ 1 ранга *А. Ѳ. Северюковъ*. (Балт. м.) Слѣдуя въ эскадрѣ Вице-Адмирала Беллинсгаузена, состоявшей изъ 9 кораблей, 7 фрегатовъ, брига и шхуны, отъ Дагерорта къ сѣверу, на лѣвомъ галсѣ, по румбу NNO, при свѣжемъ западномъ вѣтрѣ, съ пасмурностію и дождемъ, въ $3\frac{3}{4}$ часа утра 17 августа, когда многіе корабли, видя близкую опасность стали поворачивать, и начальствующій поднялъ сигналъ: поворотить на другой галсъ; налетѣлъ на плоскій и пологій камень въ грядѣ Немаландегрунтъ, западнѣе Деманшера, отъ Гангэудда въ 14 м. на SW 80°. Всѣ три мачты были немедленно срублены; а вода въ трюмѣ, при усиленномъ выкачиваніи, была удерживаема на 48 д. Съ полудня вѣтеръ сталъ затихать и погода выяснивать; къ вечеру совсѣмъ стихло и вѣтеръ перешелъ къ SW. Въ это время пріѣхали сперва четыре, потомъ еще три обывательскія лодки; въ ночи спустили черезъ прорубленный шкафутъ всѣ гребныя суда съ палубы; и въ слѣдующее утро, 18-го началась перевозка команды на ближайшій берегъ. Но едва успѣли свезти 130 человѣкъ, какъ вѣтеръ снова засвѣжѣлъ, погода сдѣлалась пасмурною, и въ $10\frac{1}{2}$ часовъ тогожъ утра, при сильномъ порывѣ вѣтра, волненіемъ сбросило корабль на глубину $5\frac{1}{2}$-$8\frac{1}{2}$ саж., гдѣ задержались на двухъ якоряхъ. Буруны сильно раскачивали здѣсь, и вода въ трюмѣ значительно прибывала: къ 8 ч. вечера она достигла 60 д., къ полуночи до 70, въ 2 часа пополуночи (19-го) до 90 д.; но съ этой поры стали успѣвать въ откачиваніи, и къ 8 ч. утра оставалось ея только 75 д. Было брошено нѣсколько

пушекъ со шканецъ и съ верхняго дека. Съ полудня 19-го вѣтеръ снова началъ стихать; тогда свезена остальная команда, и въ 5 часовъ съѣхалъ командиръ. Между тѣмъ Вице-Адмиралъ Беллинсгаузенъ, спустившись съ эскадрою въ Ревель, оставилъ у бѣдствующаго корабля корабль и фрегатъ, подъ начальствомъ Контръ-Адмирала Сулима. Не находя возможности помочь бѣдствующимъ столь большими судами и безъ лоцмановъ, отрядъ этотъ, на другой день также спустился въ Ревель, откуда тотчасъ же посланы: фрегатъ Екатерина, бригъ Гекторъ, шхуны Градъ и Дождь, подъ начальствомъ Капитана 2 ранга Карпова. Этотъ отрядъ, 20-го подошелъ къ Гангэудду, и оставя здѣсь фрегатъ, 21-го къ мѣсту крушенія. Въ кораблѣ было воды уже до 160 д. Откачавъ воду, отбуксировали корабль на 7 в. къ сѣверу, къ острову Кокшеру, остановясь здѣсь за усилившимся вѣтромъ, и 23-го завели его въ бухту Бус-э, между островковъ Эрс и Росала, на глубину 18 саж. Тогда команда снова перебралась на оставленный корабль. Вскорѣ послѣ того, прибывшимъ Контръ-Адмираломъ А. П. Лазаревымъ, корабль переведенъ въ ближайшую, еще лучше закрытую гавань, и поставленъ на швартовахъ. Отсюда, съ помощію присланныхъ изъ Кронштата двухъ пароходовъ, въ половинѣ сентября, онъ отведенъ въ Або; весною слѣдующаго года исправленъ, и 3 іюля, по совершенной его готовности, Контръ-Адмиралъ Лазаревъ поднялъ на немъ свой флагъ.

* **1833** г. Транспортъ **Сухумъ-Кале**. Командиръ Лейтенантъ *Я. Ф. Хомутовъ 2.* (Черн. м.) Стоялъ при укрѣпленіи Пицундѣ, у Абхазскихъ береговъ, на одномъ якорѣ, въ одной верстѣ отъ берега, на 24 саж. глубины. Въ ясный день и совершенный штиль, только съ небольшою отъ SSW зыбью, въ 5 часу утра 13 марта, послѣ сдѣлавшагося съ полуночи маловѣтрія и усилившейся зыби, при чемъ вытравлено канату до 49 саж., вдругъ сдѣлался

крѣпкій отъ StO вѣтеръ, съ густою пасмурностію; и транспортъ, вытравившій весь остатокъ достатаго изъ трюма каната, до 65 саж., понесло къ берегу; отдали другой якорь, уже на глубинѣ 20 саж., спустили брамъ-стеньги и нижнія реп, обрасопили по вѣтру марсареи, достали изъ трюма и вытравили канатовъ до 75 и 65 саж., приготовили третій якорь (четвертый былъ потерянъ), и отдали его уже на глубинѣ 14 саж., близко берега. Все это было сдѣлано въ какіе нибудь полчаса; но все было безполезно: черезъ часъ времени, въ началѣ 6-го, транспортъ ударился кормою, и былъ брошенъ правымъ бокомъ къ отрубистой мели. Успѣли срубить только гротъ-мачту, которая упала на правую сторону. Волны полились черезъ, и поднимая транспортъ, ударяли его съ чрезвычайною силою. Первыми бросились въ воду боцманматъ Шмалько и барабанщикъ Чусвъ. Они закрѣпили взятый ими конецъ за деревья на берегу, и по этому концу спасались остальные. Погибъ только малолѣтный юнга *Овчинниковъ*. Во время работъ онъ получилъ ушибъ, сошелъ въ шхиперскую каюту, а оттуда уже не могъ выйти. Во время переправы команды на берегъ, передали кабельтовъ и укрѣпили имъ судно; но остальныхъ мачтъ не могли срубить, ибо буруны не допускали до лѣваго борта. Также не могли спасти и груза; съ большимъ трудомъ захватили нѣсколько ружей и сумъ съ патронами. Это было самое важное, ибо опасались нападенія горцевъ. По выходѣ на берегъ, немедленно разставили пикеты, и дали знать въ крѣпость, отстоявшую за три версты. Изъ крѣпости выслали прикрытіе, въ числѣ 40 человѣкъ, и тогда приступили къ дѣланію заваловъ около занятаго мѣста.

До 5 часовъ вечера транспортъ казался еще цѣлымъ; но съ этого времени стали всплывать разныя вещи изъ трюма, и вскорѣ корпусъ совсѣмъ разрушился. Горцы бросились на выкидываемыя въ разныхъ мѣстахъ обломки и вещи; при всѣхъ усиліяхъ съ на-

шей стороны невозможно было отогнать хищниковъ, и бѣдствующіе принуждены были ограничить для себя малую часть берега, оцѣпленную пикетами. До 21 числа спасали выбрасываемые на этотъ участокъ вещи, и выжигали мѣдь и желѣзо изъ обломковъ; 21-го прибылъ транспортъ Ревнитель, и съ его помощію, въ теченіи недѣли доставали разные остатки изъ воды. 28 числа, забравъ все что можно, отправились въ крѣпость Гиленджикъ, куда и прибыли на другой день.

Потеря при этомъ крушеніи, не включая казенныхъ и собственныхъ вещей команды, имущества пассажировъ и офицеровъ транспорта, оцѣнена въ 127,424 руб. 75½ коп.

Журналъ погибъ. Штурманъ имѣлъ его у себя на груди подъ мундиромъ, въ которомъ спасался; но когда былъ въ бурунахъ, обломкомъ реи ударило его въ грудь, мундиръ разорвало почти на двое, и журналъ выпалъ.

Слѣдственная коммисія, между другими вопросами, объясненія на которые служили къ составленному здѣсь описанію, еще спрашивала: повѣрены-ли толщина канатовъ и вѣсъ якорей, противъ изданнаго Главнымъ Командиромъ Черноморскаго флота вычисленія въ 1832 году, въ приказѣ за № 21? Оказалось, что были повѣрены: якоря имѣли вѣсъ — плехтовый 58 пуд. дагликсовый 52, той 47; толщина плехтоваго каната 13 д. прочихъ по 12. Впрочемъ, найдя что «крушеніе послѣдовало отъ мгновенно возставшаго крѣпкаго вѣтра съ большимъ волненіемъ,» и что «командиромъ приняты были всѣ мѣры, приличныя искусному морскому офицеру,» Коммисія предложила: «случай происшествія предать волѣ Божіей,» а командиру и командѣ — прибавлено Коммисіею Военнаго суда — опредѣлить положенное закономъ отъ 8 февраля 1827 года вознагражденіе. Съ таковымъ-же заключеніемъ дѣло поступило изъ Аудиторіатскаго Департамента въ Адмиралтействъ-

Совѣтъ, которымъ утверждено сентября 25-го 1834 года. Высочайшая конфирмація послѣдовала 30 ноября того-же года.

1833 г. Пароходъ (40 с.) **Аракесъ.** Командиръ Лейтенантъ *А. А. Загоскинъ.* (Касп. м.) Въ ночи на 20 іюня, когда стоялъ на якорѣ, въ Волгѣ, противъ селенія Семирублевое, въ 23 верстахъ отъ Астрахани, имѣя на буксирѣ два Эмбенскіе бота, въ тихую и свѣтлую ночь, въ 3 ч. утра загорѣлся, по видимому отъ незатушенной въ каютѣ у командира свѣчи. Команда спала на верху, и бодрствовалъ только одинъ часовой подъ скляпками. Командиръ выскочилъ на верхъ «въ одной рубашкѣ,» и приказавъ пробужденной командѣ лить воду въ машинное отдѣленіе, успокоивалъ и ободрялъ людей. Нѣсколько человѣкъ, бросившихся къ машинному отдѣленію увидѣли, что огонь выбивается изъ пассажирской каюты, въ которой отдыхалъ командиръ, и когда сняли люкъ съ этой каюты, увидѣли, что въ ней уже горѣли тюфяки, табуретъ въ углу и перегородка въ машинное отдѣленіе. У брамспойта, которымъ затушали огонь, вскорѣ лопнулъ рукавъ, а ведеръ было недостаточно, только четыре. Г. Загоскинъ, отдавъ начальныя приказанія, спустился въ каюту, и выйдя изъ нея въ форменномъ сюртукѣ, закричалъ на бота, чтобъ они отдали буксиры и прислали помощь. Потомъ онъ опять спустился въ каюту, взялъ изъ нея шкатулку, заперъ каюту на ключь (по показанію его не пассажирскую, которая горѣла, и горѣніе которой отрицалъ командиръ, утверждая что оно началось въ машинѣ, а кормовую, капитанскую, чтобы этимъ средствомъ, при затопленіи парохода спасти свои вещи), и выйдя на верхъ, приказалъ прорубить правый бортъ; но борта не могли прорубить, потому что на пароходѣ нашлось только два топора. Въ это-же время пріѣхалъ съ берега Соляной приставъ Борейше, на косной лодкѣ, съ калмыками и казаками, и вскорѣ за нимъ крестьяне деревни Семирублевое. Но командиръ, уже

рѣшившійся затопить пароходъ, отогналъ ихъ, говоря имъ, что ведеръ нѣтъ и тушить нечѣмъ, и отвѣчая на какіе-то доводы Борейши: «Мнѣ не нужна помощь, я самъ спасу. Эта часть мнѣ болѣе извѣстна!» Только спрашивая у пріѣхавшихъ мужиковъ, нѣтъ-ли топоровъ съ ними, которыхъ у нихъ не оказалось. Тогда Г. Загоскинъ самъ переправился на берегъ (бывшій подлѣ), и хотя привезъ топоры, но уже было поздно: пламя обнимало весь корпусъ и команда спѣшила спасаться на лодкахъ. Убѣдившись уже въ неуспѣхѣ затопленія парохода, и расчитавъ притомъ, что затопленіемъ его засорилъ-бы фарватеръ и потерялъ-бы машину, онъ кликнулъ съ берега людей, и посредствомъ троса, причалилъ горѣвшій пароходъ къ берегу, у котораго онъ и сгорѣлъ по поверхность воды. Днище-же съ машиною были отведены къ порту; но днище оказалось уже негоднымъ къ службѣ. Командиръ, по неоткрытію точной причины возгорѣнія, только за неосторожность съ огнемъ, и потомъ неправильныя донесенія, по снисхожденію къ его молодымъ лѣтамъ и прежней хорошей службѣ, былъ *разжалованъ въ матросы до выслуги*, и впослѣдствіи прощенъ; изъ нижнихъ чиновъ, сдѣлавшихъ въ началѣ ложныя по видамъ командира показанія, унтеръ-офицеры разжалованы въ рядовые, а прочимъ вмѣнено въ штрафъ нахожденія ихъ подъ судомъ (чѣмъ осуждены на вѣчную службу). Слѣдственное дѣло объ этомъ крушеніи занимаетъ до 1600 листовъ.

1834 г. Транспортъ **„Либау“**. Командиръ К. Ф. Ш. Поручикъ *В. П. Шевыгинъ*. (Финск. з.) Назначенный къ постановленію вѣхъ, командиръ этого транспорта, больной, почти не выходившій изъ каюты, поручилъ своему помощнику, Прапорщику Урюпину, поставить вѣху на оконечности Штапель-боттена (острова Вормса). Урюпинъ ошибся въ опредѣленіи ея мѣста, и въ 9 часовъ вечера 3 мая, когда лавировали при западномъ вѣтрѣ, чтобы отойдя отъ

рифа, слѣдовать въ Монзундъ, стали на ту самую банку, которую слѣдовало оградить вѣхой, такимъ образомъ: слѣдуя курсомъ SO $23\frac{1}{4}^{0}$, при вѣтрѣ WtS, марсельномъ, подъ брамселями, имѣя вѣху въ полуверстѣ подъ вѣтромъ, стали поворачивать оверъ-штагъ; на бакштовѣ у транспорта былъ барказъ, и потому поворотъ противъ вѣтра не удался; начали поворачивать фордевиндъ, но второпяхъ не успѣли взять фокъ на гитовы, и транспортъ, описывая большой кругъ, прежде нежели былъ приведенъ къ вѣтру, ударился о грунтъ, и руль выскочилъ. Испуганный командиръ выбѣжалъ на верхъ въ одномъ халатѣ, и закричалъ: «Право на бортъ!» — Но видя что транспортъ уже стоитъ на мели, съ отчаяніемъ воскликнулъ: «Что вы сдѣлали со мной! Нашли на банку!» И потомъ, обезсиленный упалъ на палубу. Его отнесли въ каюту; а между тѣмъ убрали паруса и бросили якорь. Якорь незадержалъ (послѣ оказалось, что у него сломано веретено); транспортъ все сбивало подъ вѣтеръ, пока онъ плотно не остановился на банкѣ, между камней. Сначала вода прибывала медленно. Команда — которая на этомъ суднѣ, имѣла доступъ въ капитанскую каюту — просила капитана, чтобы срубить мачты. «Дѣлайте что хотите!» — отвѣчалъ больной и отчаявшійся Шевныгинъ; потомъ, призвавъ къ себѣ Урюпина, просилъ его *наложить руку* на ванты. Мачты были срублены, и удары сдѣлались легче; но вмѣстѣ съ этимъ, транспортъ еще плотнѣе прижало на банку. Потомъ завезли верпъ въ лѣвую сторону и стали тянуться; но какъ сила не забирала, то и оставили эту работу. Съ перваго часа ночи вода въ трюмѣ замѣтно стала прибывать, но еще успѣвали откачивать ее; около бортовъ плавали щепки, отрываемыя отъ фалшкиля. Въ два часа вѣтеръ началъ стихать, и потому стали было опять тянуться; но опять безуспѣшно. При этомъ команда раздумала, что стягиваться на глубину опасно, ибо транспортъ, сойдя съ банки можетъ затонуть, и что всего

лучше въ настоящемъ положеніи выгружать тяжести. Тогда больной командиръ хотѣлъ ѣхать на берегъ; но команда *въ голосъ* объявила, что его одного не пустятъ: спасаться, такъ всѣмъ спасаться. Наконецъ согласились, что Шевыгинъ и Прапорщикъ Дементьевъ, съ 30 человѣками команды, поѣдутъ на берегъ, а на суднѣ останутся Прапорщикъ Урюпинъ, 3 унтеръ-офицера и 11 рядовыхъ. Съ 3 часовъ, по отъѣздѣ Шевыгина, течь стала усиливаться, и вскорѣ весь трюмъ наполнился водою.

На другой день пріѣхалъ съ берега Прапорщикъ Дементьевъ, и помощію обывательскихъ лодокъ стали выгружать транспортъ, что продолжалось до 9 числа. — 9-го вѣтеръ засвѣжѣлъ, волны стали ходить черезъ, и вся команда переѣхала на берегъ. Тогда глубина вокругъ транспорта была отъ $6\frac{1}{2}$ до 8 футовъ. Транспортъ погибъ. Шевыгинъ, вскорѣ послѣ крушенія умеръ.

Слѣдственная коммисія рѣшила, что причиною крушенія, было невѣрное опредѣленіе мѣста на якорѣ, по которому Шевыгинъ считалъ себя выше окопечности рифа, тогда какъ онъ былъ ниже его, что ввело въ заблужденіе и ставившихъ вѣхи.

Аудиторіатскій Департаментъ согласился съ этимъ; но такъ какъ Шевыгинъ умеръ, не успѣвъ представить съ своей стороны надлежащихъ поясненій, то по силѣ Воинскихъ Процессовъ, ч. 2, гл. 2, пунк. 1 и гл. 5, пунк. 9 и 10, положилъ: дѣло о крушеніи предать волѣ Божіей, а убытки принять на счетъ казны. Въ силу этого рѣшенія, вдова Шевыгина, не лишена слѣдуемаго ей пансіона. Высочайшая конфирмація послѣдовала 7 сентября 1836 года.

1834 г. Призовое судно *№ 1.* Командиръ Лейтенантъ *А. П. Шабатовъ.* (Черн. м.) Находясь на зимовкѣ въ Измаильскомъ портѣ, нагруженное мелкимъ каменнымъ углемъ для Севастополя, производя выгрузку этого угля на берегъ, для пріуготовленія судна

къ исправленію, въ 6 ч. утра 25 марта загорѣлось, было прорублено и погружено въ воду.

1835 г. Ботъ *№ 25.* Командиръ Лейтенантъ *І. В. Борисовъ.* (Финск. з.) Посланный изъ Кронштата въ Свеаборгъ съ порохомъ, поутру 8 іюня былъ прижатъ противнымъ вѣтромъ и теченіемъ къ сѣверному берегу у Біэркѣ, между мысами Олонеми и Карелайсеспръ; отстаивался здѣсь на якорѣ, безуспѣшно пытаясь отойти подъ парусами и завозомъ, и въ 4 часа вечера, нашедшимъ отъ югозапада шкваломъ, брошенъ на мель. Команда перевезена на берегъ на своихъ судахъ, а въ слѣдующіе дни снято вооруженіе; но корпусъ *разбитъ.* Командиръ оправданъ.

1835 г. Фрегатъ **Церера**. Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *О. И. Розенмейеръ.* (Финск. з.) По прибытіи 2 октября на Ревельскій рейдъ, въ эскадрѣ съ десантными войсками, привезенными изъ Данцига, съ маневровъ, фрегатъ этотъ стоялъ въ одной верстѣ отъ новой гавани на NW 5° отъ караульнаго дома, на глубинѣ 10 саж., грунтъ плъ. Десантъ еще не былъ свезенъ. «Когда положили якорь—говоритъ въ своихъ запискахъ, одинъ изъ участниковъ этого крушенія, Лейтенантъ Дросардъ — офицеры по обыкновенію, стали поздравлять капитана, съ окончаніемъ компаніи; но онъ отвѣчалъ: «Рано господа, когда будемъ въ гавани, тогда поздравляйте». Загадочно сбылись его слова.

День былъ пасмурный и шелъ мелкій дождь; съ утра стоялъ тихій южный вѣтеръ; къ вечеру онъ установился отъ N, и засвѣжѣлъ такъ, что въ 9 часовъ Вице-Адмиралъ П. И. Рикордъ, имѣвшій свой флагъ на кораблѣ Петронь-меня, приказалъ спустить брамъ-стеньги. «Передъ этимъ у насъ — продолжаетъ тотъ же участникъ — вытравили плехтоваго каната до 60 саженъ, котораго мы имѣли только 45, и приготовили дагликсовый якорь съ 25 саженями. Пока доставали канатъ и спускали брамъ-стеньги,

вахтенный лейтенантъ озаботился спять дневальныхъ людей съ барказа и съ катера, которые были на бакштовѣ, гдѣ ихъ сильнымъ волненіемъ заливало. Между тѣмъ вѣтеръ, постоянно усиливаясь, дошелъ наконецъ до настоящаго шторма. Онъ былъ такъ *густъ*, что казалось его можно было осязать; противъ вѣтра, въ нѣсколькихъ шагахъ нельзя было слышать команды. Съ флагманскаго корабля подавали почные сигналы: *спустить нижнія реи, спустить брамъ-стеньги въ ростры, отдать другой якорь, спустить стеньги*; но еще не успѣли исполнить всѣ эти приказанія, какъ лотовой закричалъ: «дрейфустъ!» Отдали другой якорь, но онъ не задержалъ, и по словамъ опытнаго боцмана *скакалъ по дну*, что подтверждалъ и канатъ, дѣлавшій въ водѣ большое содроганіе; изъ этого можно видѣть, какъ сильно несло фрегатъ. Наскоро достали 10 саженъ каната 3-го якоря (тоя), положили на него четыре стопора и отдали. Этотъ якорь задержалъ фрегатъ, но уже на глубинѣ 5 саженъ, пронесеннымъ мимо новой гавани, къ сторонѣ Екатерингенталя. Былъ первый часъ ночи; вѣтеръ уже перешелъ къ NW. Тогда старшій офицеръ приказалъ потравить тоеваго каната; и какъ этотъ канатъ не былъ заложенъ на битингъ, то стали отдавать стопора; едва успѣли отдать два стопора, съ остальныхъ двухъ сорвало—и канатъ съ страшнымъ громомъ начало сучить въ клюзъ; бухты вылѣтали изъ трюма съ такой быстротою, что дерево, гдѣ касался канатъ, дымилось; все опѣпенѣло. Къ счастію, канатомъ никого не задѣло, и какъ онъ не былъ закрѣпленъ на трюмѣ, то его высучило весь. Между тѣмъ фрегатъ все несло къ берегу и вскорѣ ударъ о дно убѣдилъ, что онъ стоптъ на мели. — Въ это время капитанъ находился на шханцахъ; около него стояли офицеры. Старшій лейтенантъ спрашивалъ: что прикажите дѣлать? Онъ молча оборотился къ офицерамъ, и нѣкоторые подали голоса, что надо рубить мачты. Капи-

танъ замѣтилъ, что мачты могутъ упасть вдоль фрегата, ибо его заворотило кормою къ вѣтру; но ему возразили, что вѣтеръ немного съ лѣвой стороны. Вызвавъ на верхъ старыхъ матросовъ, и отославъ на низъ всѣхъ остальныхъ, отдано приказаніе рубить съ лѣвой стороны талрепы; лишь только перерубили ихъ, мачты съ ужаснымъ трескомъ полетѣли на правую сторону. Только фокъ-мачта упала не прямо на бокъ, а на правый крамболъ, который разумѣется сломало; однимъ концемъ она уперлась въ землю, другимъ осталась на бортѣ фрегата, и какъ эта сторона была немного подъ вѣтромъ, то впослѣдствіи фокъ-мачта послужила для спуска людей съ фрегата на пришедшія на помощь къ намъ шлюпки.

«Не смотря однако на то, что срубили мачты, фрегатъ съ каждымъ большимъ валомъ получалъ сильный ударъ о дно. Почти съ первымъ же ударомъ фрегата открылась въ немъ течь, и вскорѣ весь трюмъ, по самую кубричную палубу, наполнился водою; откачивали всѣми помпами, а изъ люковъ просто черпали ведрами, артиллерійскими кадками и чѣмъ попало, и подавая рука по̀ руку, выливали за бортъ; но вода нисколько не убывала. Между тѣмъ вынимали изъ руля румпель, которымъ при каждомъ ударѣ, выворачивало палубу въ капитанской каютѣ; когда-же по многимъ усиліямъ наконецъ вынули румпель, тогда руль, ни чѣмъ не задерживаемый, при первомъ ударѣ фрегата, соскочилъ съ петель и утонулъ; а въ рулевой пяртиресъ, совершенно открытый, обращенный прямо къ волненію, начало сильно поддавать; однако-жъ, положивъ на отверзтіе рѣшетчатый люкъ, накрывъ его въ нѣсколько рядовъ брезентами и койками, и придавивъ все это вымбовками, подпертыми подъ верхнюю палубу, успѣли закрыть пяртиресъ.

«Такъ мы провели ночь, ни на часъ не переставая откачивать и отливать воду. Съ разсвѣтомъ мы увидѣли съ правой стороны фрегата торчащіе изъ воды шпангоуты какого-то затонувшаго суд-

на, изъ чего заключили, что мы должны сидѣть на днище его. По обмѣрѣ глубина оказалась: у кормы 18 ф., у носа 17, противъ фокъ-мачты 15. Воды во фрегатѣ было 9½ футовъ. Удары о днище не прекращались и не слабѣли; но вѣтеръ, казалось началъ стихать...»

Въ половинѣ 8 часа послашъ съ флагманскаго корабля барказъ къ фрегату; но этотъ барказъ не могъ пристать, и его выбросило на берегъ; черезъ часъ прибылъ другой барказъ, съ корабля Владиміръ, бросилъ верпъ къ S, и подалъ два кабельтова, но болѣе не могъ оказать никакой помощи, и съ большимъ трудомъ добрался до гавани; гребныя суда, выѣхавшія съ прочихъ судовъ, тоже были принуждены укрыться въ гавани. Въ половинѣ 10-го вѣтеръ сталъ гораздо тише, и тогда подъѣхалъ къ фрегату офицеръ, посланный со шхуны Дождь, изъ гавани; командиръ фрегата послалъ его къ адмиральскому кораблю, со словеснымъ донесеніемъ о состояніи фрегата. Черезъ часъ, съ флагманскаго корабля дано знать, посредствомъ телеграфа, что барометръ повышается и помощь немедленно будетъ прислана. Тогда-же спрашивали о высотѣ воды во фрегатѣ: ея было 9½ футъ; отливали безпрерывно, помпами и ведрами. Съ полудня стали подъѣзжать къ фрегату рыбацкія лодки, на которые сажали по 4 и по 5 человѣкъ изъ десанта, спуская ихъ на концахъ, по фокъ-мачтѣ. «Смотря въ эту ночь на бѣдныхъ солдатъ, нельзя было не вспомнить пословицы: кто на морѣ не бывалъ тотъ Богу не маливался...» Вскорѣ прислали барказы со всей эскадры и изъ порта. Къ 4 часамъ весь десантъ былъ перевезенъ и стали свозить команду. Въ половинѣ 8-го перевезли и команду, а въ 8 часовъ по требованію Главнаго Командира съѣхалъ капитанъ съ старшимъ штурманомъ. Къ 10 октября фрегатъ былъ выгруженъ, отлитъ и отведенъ въ гавань. Въ слѣдующемъ году онъ исправленъ въ Кронштатскомъ докѣ, и упо-

треблялся подъ брантвахту до 1842 года, когда назначенъ въ тимбировку.

Вотъ что говоритъ объ этомъ крушеніи начальникъ дивизіи, къ которой принадлежалъ фрегатъ, Вице-Адмиралъ П. И. Рикордъ, въ донесеніи Начальнику Морскаго Штаба: «Бѣдственное происшествіе, которому фрегатъ Церера подвергался, я не могу назвать несчастнымъ, а напротивъ, благополучно оконченная мною кампанія, ознаменована такимъ происшествіемъ, въ которомъ Капитанъ-Лейтенантъ Розенмейеръ явилъ себя, предъ глазами такъ сказать всего флота, какъ примѣрно рѣшительный, благоразумный и опытный морской офицеръ».

Слѣдственная коммисія одобрила всѣ распоряженія Капитанъ-Лейтенанта Розенмейера, и только замѣтила, что конецъ третьяго каната ни къ чему не былъ прикрѣпленъ, а потому сорванный со стопоровъ и высучился. Причина-же крушенія приписана чрезмѣрно жестокому вѣтру, худому грунту—ибо на Ревельскомъ рейдѣ илъ только сверху, а внизу песокъ — и наконецъ «отъ худой пропорціи якорей и не надлежащаго расположенія лапъ,» на что жаловались многіе капитаны и что подтвердилъ начальникъ дивизіи Вице-Адмиралъ Рикордъ. Въ тоже время бригадный начальникъ Контръ-Адмиралъ Сущевъ представлялъ, что одна изъ причинъ, почему многія суда его отряда дрейфовало, была въ затрудненіи откладывать цѣпные борги для спуска нижнихъ рей, почему на нѣкоторыхъ судахъ, и даже на флагманскомъ, не могли спустить рей, а слѣдовательно и стенегъ. Оба эти замѣчанія, были переданы для обсужденія въ общее собраніе въ Кронштатѣ, и собраніе рѣшило, что якоря на судахъ, которые дрейфовало, «отъ якорей другихъ судовъ ничемъ не разнствуютъ,» и потому причину, почему одинъ якорь не задерживаетъ а другой задерживаетъ, надо отнести къ разности грунта; касательно же цѣпныхъ борговъ на-

шли, что бывшіе на судахъ отряда К. А. Сущева, сдѣланы не надлежащимъ образомъ, и дѣйствительно неудобны, почему опредѣлено: дѣлать борги по методамъ Ботвея и Стевенса, удобство которыхъ собраніемъ было нарочно испытываемо.

Аудиторіатскій Департаментъ и Адмиралтействъ-Совѣтъ, въ засѣданіи 13 декабря 1835 года, утвердили мнѣніе Слѣдственной коммисіи о невинности командира и его благоразумныхъ при этомъ случаѣ распоряженіямъ, почему и положено: отъ суда и взысканія его освободить.

Высочайшая конфирмація на это послѣдовала 15 января 1836 года.

1835 г. Транспортъ **Шигуленецъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Г. П. Романовичъ.* (Черн. м.) Слѣдуя изъ Севастополя къ отряду у восточнаго берега, съ разнымъ для отряда грузомъ, имѣя дорогою довольно сильную течь, вечеромъ 14 іюля, когда находился въ виду Суджукъ-кале, выдержавъ жестокій шквалъ отъ WSW съ проливнымъ дождемъ, продолжавшійся около получаса, и разведшій большое волненіе, отъ котораго течь въ транспортѣ увеличилась. Хотя по прошествіи шквала, вѣтеръ опять сдѣлался тихій, отъ запада-жъ, и хотя наступала ночь, но командиръ транспорта, опасаясь оставаться въ открытомъ морѣ съ судномъ, имѣвшимъ значительную течь, рѣшился идти въ Геленджикскую бухту, въ которую неоднократно входилъ въ послѣдніе четыре года, во всякое время дня и ночи. Входъ въ бухту былъ замѣченъ еще въ 6 часовъ. Ночь наступила темная и пасмурная; вѣтеръ все затихалъ. Имѣя бомъ-брамсели, транспортъ шелъ сначала по $2\frac{3}{4}$, потомъ по $1\frac{1}{4}$ узла. Въ 9 часовъ, приближаясь къ бухтѣ, зажгли фалшвееръ; на судахъ стоявшихъ въ бухтѣ подняли фонари и также стали жечь фалшвееры. Держались на видѣнные огни, и кондукторъ Егоровъ, съ бушприхта смотрѣлъ впередъ.

Курсъ былъ NOtO. Въ половинѣ 10 часа, баковые матросы увидѣли въ правой рукѣ берегъ, южный Геленджикскій мысъ, довольно близко, и сказали объ этомъ кондуктору, бывшему на бушприхтѣ. Тотъ немедленно закричалъ: «Право!» — «Больше право!» — «Право на бортъ!» — Но какъ въ это время легкій вѣтерокъ забѣжалъ съ носу и обстенилъ паруса, то судно покатилось въ правую сторону, и едва рулевой успѣлъ отвѣтить обычное «Есть!» — какъ транспортъ ударило о рифъ, и зыбью, шедшею тогда отъ запада, стало его сильно бить. Немедленно убрали паруса, и спустивъ барказъ, въ 11 часу завезли съ кормы 30 пудовой верпъ. Между тѣмъ сдѣлали сигналъ: «Терплю бѣдствіе» и безпрерывно палили изъ пушекъ. Когда начали тянуться, то транспортъ подался было на 3 или на 4 сажени, и глубина уже оказалась 17 футъ; но вдругъ верпъ потащился, и транспортъ стремительно бросило на камни. Воды въ трюмѣ было 48 дюймовъ. Въ 12 часу пришла шлюпка съ брига Касторъ и Лейтенантъ Бернардъ-де-Граве, спрашивалъ командира: какая нужна ему помощь? Командиръ просилъ, какъ можно скорѣе завести становой якорь, ибо своего, при большихъ бурунахъ подъ носомъ, онъ не можетъ положить на барказъ. Лейтенантъ де-Граве возвратился съ этимъ донесеніемъ къ командиру брига К. Л. Пашутину 1, и былъ посланъ отъ него въ крѣпость, съ тѣмъ чтобы изъ крѣпости выслали отрядъ для защиты отъ горцевъ, ежели командѣ транспорта придется искать спасенія на берегу; на барказъ стали приготовлять канатъ и якорь, а прочія гребныя суда тотчасъ же посланы къ транспорту; такъ-же какъ и съ другаго брига, Ланжеронъ. Въ 12 часовъ пришелъ барказъ брига Ланжеронъ, и Мичманъ Мочульскій, бросивъ верпъ, подалъ кабельтовъ; но кабельтовъ вскорѣ лопнулъ. Воды въ транспортѣ было уже 6 футъ; его чрезвычайно било, качая съ боку на бокъ, и тогда офицеры пред-

ставили о необходимости срубить мачты. Командиръ не рѣшался, еще надѣясь спасти судно въ его вооруженіи; но какъ въ 3 часу, вода уже возвысилась до 8 футовъ, то приказалъ срубить фокъ и гротъ-мачты, дѣлая стрѣлы съ правой стороны, которая была къ морю. Качка стала легче, но передъ разсвѣтомъ транспортъ повалился на правой бокъ. Гребныя суда, державшіяся во всю ночь подлѣ транспорта, стали спасать людей и вещи, какія могли достать; вѣтру не было, но ходила большая зыбь. Около этого времени привезенъ и становой якорь съ канатомъ, съ брига Касторъ (на купеческомъ и бригскомъ баркасахъ), но уже поздно. Къ 3 часамъ послѣ полудня, вся команда и офицеры были благополучно перевезены съ транспорта. Онъ оставался на боку еще до 22 августа, въ теченіи котораго времени спасли грузъ; а 22-го, сильною зыбью съ моря, былъ окончательно разбитъ.

Этотъ транспортъ, построенный въ 1826 году, обошелся казнѣ первоначальной постройкою въ 166,151 р. $17\frac{1}{2}$ к. — въ томъ числѣ одинъ корпусъ, по подряду 101,150 р.; но какъ онъ прослужилъ $8\frac{1}{2}$ лѣтъ, а полная служба полагалась 10, то стоимость его потери оцѣнена въ 97,734 р. $87\frac{1}{4}$ к.

Коммисія Военнаго суда, разсматривая дѣло о крушеніи транспорта Нигулецъ, нашла: 1) Что течь въ транспортѣ не была столько сильною, какъ показываетъ командиръ, и самая большая 5 д. въ часъ, вовсе не такъ велика, чтобы не можно было держаться въ морѣ. 2) По этому, командиру не было нужды рисковать идти въ пасмурную ночь въ узкую бухту, а лучше продержаться до разсвѣта подъ парусами или отстояться на якорѣ; для послѣдняго способствовали тихій вѣтеръ и *малая* зыбь; ибо 3) Хотя командиръ и показываетъ, что зыбь была большая, но яснымъ опроверженіемъ этого служитъ то, что транспортъ, идя въ бакштагъ, держалъ бомъ-брамсели, чего при большой зыби нельзя допустить.

4) При входѣ въ заливъ вовсе не былъ кидаемъ лотъ, какъ показали нижніе чины, или брошенъ былъ только въ 9 часовъ, какъ написано въ журналѣ; а между тѣмъ, глубина и грунтъ, узнаваемые заблаговременно, могли-бы показать уклоненіе отъ настоящаго пути. 5) Не было послано людей на передніе реи, откуда скорѣе можно было услышать бурунъ. 6) Входя въ бухту при тихомъ вѣтрѣ, слѣдовало спустить гребныя суда и буксировать ими транспортъ, причемъ, находящіеся на шлюпкахъ, прежде могли услышать бурунъ.—По всѣмъ этимъ упущеніямъ, найдены виновными: командиръ и штурманъ (послѣдній въ 4-мъ пунктѣ); а вахтенный лейтенантъ, въ присутствіи командира на нихащахъ, будучи только исполнителемъ его приказаній, освобожденъ отъ всякихъ обвиненій.

Аудиторіатъ Черноморскаго Штаба сдѣлалъ заключеніе, что Капитанъ-Лейтенантъ Романовичъ, хотя не имѣлъ существенной надобности входить въ бухту въ довольно поздное вечернее время, но какъ съ его стороны не оказывается какого либо небреженія или упущенія, и судно было брошено на мель зашедшимъ съ берега вѣтромъ; то принимая въ уваженіе 24-лѣтнюю службу Г. Романовича, отнести крушеніе транспорта къ волѣ Божіей, а убытокъ принять на счетъ казны.

Морской Генералъ-Аудиторіатъ нашелъ, что Капитанъ-Лейтенантъ Романовичъ не могъ держаться въ морѣ въ теченіи ночи, при вѣтрѣ дувшемъ въ берегъ и при большой зыби, а оставаясь подъ парусами, подвергалъ-бы ввѣренное ему судно крушенію; на якорь также не долженъ былъ становиться въ открытомъ морѣ и на ненадежномъ грунтѣ. Входя въ бухту въ ночное время, хотя и слѣдовало ему ночаще накидывать лотъ; но принимая въ разсчетъ то, что входъ въ бухту былъ опредѣленъ за свѣтло, что потомъ держали на огни, видимые на судахъ, что для наблюденія

входа, на бакѣ находился кондукторъ, и наконецъ, что Капитанъ-Лейтенантъ Романовичъ, въ теченіи послѣднихъ четырехъ лѣтъ, неоднократно входилъ въ Геленджикскую бухту, и могъ положиться на свою опытность — Генералъ-Аудиторіатъ не находитъ достаточныхъ причинъ къ обвиненію командира транспорта Пигулецъ и полагаетъ, что крушеніе послѣдовало отъ внезапной перемѣны вѣтра и теченія, уклонившаго его къ южному мысу бухты. Также не найдено упущеній и при самомъ крушеніи. По этому, на основаніи Свода Законовъ т. XV, ст. 107 и 108, и Воинскихъ Процессовъ ч. 2, гл. 5, пунк. 10, положено Капитанъ-Лейтенанта Романовича: «отъ суда учинить свободнымъ, случай бѣдствія транспорта предать волѣ Божіей, убытки принять на счетъ казны, а офицерамъ и нижнимъ чинамъ, за понесенный ими при крушеніи убытокъ, выдать законное вознагражденіе».

Высочайшая на это конфирмація послѣдовала 29 декабря 1837 г.

1835 г. Бригъ **Елисавета.** Командиръ К. Ф. Ш. Подпоручикъ *П. С. Сидоровъ.* (Беринг. м.) Подходя къ Авачинской губѣ, въ которую слѣдовалъ изъ Охотска, съ грузомъ (цѣною на 43,674 р.), и будучи отъ нея уже въ 16 миляхъ, въ полдень 8 октября былъ застигнутъ густою пасмурностію съ дождемъ, при усилившемся отъ SO вѣтрѣ. Зная опасность входа въ Авачинскую губу, стѣсненную каменьями, и притомъ, не имѣя на большомъ масштабѣ входной карты, командиръ при такихъ обстоятельствахъ не рѣшаясь входить въ нее, привелъ къ вѣтру на правый галсъ. Марсели были уже зарифлены; но Г. Сидоровъ столько увѣренъ былъ въ качествахъ своего брига, что убралъ и нижніе паруса, изъ опасенія, чтобы не улавировать слишкомъ далеко. Ходу было $3\frac{1}{2}$ узла, дрейфу $1\frac{3}{4}$ R. Волненіемъ очень много поддавало, и потому люки заколотили брезентами. Въ 2 часа вѣтеръ усилился еще болѣе и дулъ порывами; тогда нижнихъ парусовъ нельзя было

и поставить, рискуя потерять мачты; спустили брамъ-реи и брамъ-стеньги въ ростры. Въ половинѣ 3-го поворотили фордевиндъ на лѣвый галсъ, и пошли по 3 узла, съ тѣмъ-же дрейфомъ. Въ началѣ 6 часа, стали опять поворачивать фордевиндъ; но только что спустились, жестокій порывъ вѣтра вырвалъ изъ шхаторинъ оба марселя (они были новые), и хотя распустили бизань, но бригъ не шелъ къ вѣтру; поставили гротъ, но едва натянули галсъ и шхотъ, какъ его тоже вырвало. Между тѣмъ накинули глубину на 7 саженяхъ, грунтъ песокъ. Заключивъ по этой глубинѣ, что находятся очень близко къ берегу, убрали паруса и бросили якорь, съ 35 саженями каната. Бригъ еще не пришелъ противъ вѣтра, какъ его ударило о грунтъ, нѣсколько валовъ перекатилось черезъ палубу, удары повторялись, руль вышибло, и трюмъ до половины наполнился водою. Опасаясь, чтобы бригъ не затонулъ на мѣстѣ или, чтобы его не выкинуло къ какому нибудь каменистому берегу, командиръ рѣшился идти въ тотъ, къ которому былъ прижатъ, и который, судя по грунту, обѣщалъ довольно удобный выходъ. Убрали бизань, поставили форъ-стеньги-стаксель и выпустили канатъ; буруны приподняли бригъ, заворотили лѣвымъ бортомъ къ берегу, и бросили на мель: это былъ послѣдній ударъ, однакожъ еще буруны долго, пока не начался отливъ, переливались черезъ. Чтобы по возможности укрыться отъ шихъ, перетащили нѣкоторыя тяжести на лѣвую сторону, и бригъ вскорѣ упалъ на этотъ бортъ; при этомъ лопнули талрепы, и мачты свалились; чтобы буруны не взбросили концы ихъ на палубу, причемъ могло перебить людей, немедленно обрубили весь подвѣтренный такелажъ, и они отошли отъ борта. Трюмъ былъ полонъ водою; но какъ бригъ стоялъ довольно спокойно, то командиръ не сомнѣвался въ возможности спасенія. Онъ успокоивалъ команду, и убѣждалъ терпѣливо дожидать разсвѣта. Въ 7 часу разсвѣло, и тогда увидѣли

отлогій берегъ, саженяхъ въ 50. Квартирмейстеръ Кулишевъ, умѣвшій хорошо плавать, съ дипъ-лотлинемъ въ рукѣ, первымъ добрался до берега; по дипъ-лотлиню вытянули кабельтовъ, а по кабельтову перешла команда, и вслѣдъ за нею командиръ.

Крушеніе это совершилось въ 4½ верстахъ отъ рѣчки Калахтырки. Въ теченіи пяти дней вѣтеръ стоялъ свѣжій и дождь лилъ почти безпрерывно. Командиръ и команда жили въ палаткахъ, и по немногу разгружали свое судно; на третій день послѣ крушенія, прибылъ изъ Петропавловскаго порта Капитанъ-Лейтенантъ Сарычевъ съ 44 человѣками команды. 24 числа выгрузка окончена, и оставивъ караулъ, всѣ отправились къ порту.

Грузу спасено на 15,981 руб. (погибло на 27,693), и часть вещей съ брига. Бригъ оставался въ самомъ отчаянномъ видѣ: киль переломленъ, нѣсколько поворотныхъ штангоутовъ треснувши, обшивныя съ подводной части доски отчасти выбиты, бимсы вышли изъ своихъ мѣстъ и палуба провалившись. Такъ какъ бригъ былъ старый и члены его никуда бы не годились, какъ на дрова, а дровъ на мѣстѣ дѣвать некуда, перевозка-же къ порту не выгодна, то нарочно для осмотра брига назначенная коммисія рѣшила, чтобы его сжечь, а желѣзо и мѣдь выбрать. Между тѣмъ, бурею съ 22 по 24 декабря, онъ былъ окончательно разрушенъ.

Командиръ полагаетъ, что кромѣ жестокаго вѣтра, вырвавшаго паруса, уклоненію брига подъ вѣтеръ могло содѣйствовать теченіе отъ прилива, «котораго законы вовсе неизвѣстны у Камчатскихъ береговъ, и оно подвержено безпрерывнымъ измѣненіямъ отъ направленія и силы вѣтра, и быть можетъ отъ другихъ причинъ; а какъ не существуетъ никакихъ лоцій, и на картахъ не назначено даже направленія прилива, то о направленіи теченія, я не имѣлъ никакой возможности судить». Коммисія Военнаго суда, найдя счисленіе Г. Сидорова совершенно вѣрнымъ, и не открывъ ника-

кихъ упущеній, опредѣлила: такъ какъ крушеніе послѣдовало «отъ непредвидимыхъ и неизбѣжныхъ причинъ,» то на основаніи Воинскихъ Процессовъ ч. 2, гл. 5, пункты 9 и 10, Подпоручика Сидорова отъ суда освободить, съ чѣмъ согласился и Начальникъ Охотскаго порта, Капитанъ 1 ранга Балкъ. Генералъ-Аудиторіатъ, 18 марта 1837 года, утвердилъ это рѣшеніе, предоставивъ право командиру и командѣ на опредѣленное закономъ вознагражденіе; Высочайшая конфирмація послѣдовала 31 марта того-же года.

* **1836** г. Транспортъ **Чайка.** Командиръ Лейтенантъ *П. И. Пятунинъ.* (Черн. м.) Слѣдуя изъ Севастополя къ Тарханкутскому маяку, съ грузомъ, 29 іюня, за противнымъ вѣтромъ зашелъ въ Акмечетскую бухту, остановился на двухъ якоряхъ, и въ ночи на 30-е, жестокимъ шкваломъ отъ NW, былъ брошенъ на рифъ. Писарь Сысоевъ, при этомъ снесенъ волною и утонулъ; прочіе спасены. Корпусъ судна впослѣдствіи проданъ.

* **1836** г. Транспортъ **Подобный.** Командиръ Лейтенантъ *К. П. Былимъ-Колосовскій.* (Черн. м.) Стоялъ на Сухумскомъ рейдѣ; бурею отъ югозапада, начавшеюся послѣ полудня 17 декабря, сорванъ съ якорей, и въ исходѣ четвертаго часа брошенъ на берегъ. Надломленный по срединѣ, силою волненія, транспортъ раздвигалъ и сжималъ, свои разошедшіеся члены, увлекая въ эту страшную пасть все, что на находилось на палубѣ. Лейтенантъ Верпаховскій, державшійся за бортомъ, засунувъ обѣ руки за вантъ-путины, при переломѣ судна былъ совершенно прижатъ этими желѣзными полосами, и находясь не въ состояніи двигаться, засыпалъ смертнымъ сномъ; но спасавшійся близъ него матросъ, энергически пробуждалъ его отъ этого смертнаго усыпленія, сильными ударами кулаковъ въ голову, не обращая вниманія ни на угрозы, ни на жалобы страдавшаго, молча исполняя хорошо-обдуманный планъ, и наконецъ, когда стихло, помогъ ему перевравиться на

берегъ. Мичманъ *Петръ Петровъ*, находившійся на марсѣ, въ положеніи еще довольно надежномъ, хотя, конечно не весьма удобномъ, увидѣвъ свой сундукъ, выброшенный на палубу, спустился за нимъ на низъ — и утонулъ. Погибли еще: командиръ транспорта (больной) Лейтенантъ *Константинъ (Ивановичъ) Былимъ-Колосовскій* и 6 человѣкъ нижнихъ чиновъ; спаслись: кромѣ Лейтенанта Верпаховскаго, штурманскій кондукторъ и 27 нижнихъ чиновъ. Транспортъ *разбитъ*.

* **1838** г. Фрегатъ **Варна.** Командиръ Капитанъ 2 ранга *А. А. Тишевскій.* (Черн. м.) Этотъ фрегатъ, и съ нимъ слѣдующія шесть судовъ, погибли въ бурю съ 30 на 31 мая у Абхазскихъ береговъ; первыя два у рѣки Сочи (фортъ Навагинскъ), остальныя пять у рѣки Туабсе (фортъ Вельяминова). Будучи на якорѣ, противъ укрѣпленія возводимаго при рѣкѣ Сочѣ, настигнувшимъ въ 8 часовъ вечера штормомъ отъ югозапада, заливаемый волнами и много поврежденный, въ первомъ часу ночи фрегатъ былъ прижатъ къ берегу. Спасались кидаясь въ плавь, принимаемые на берегу высланнымъ на помощь сухопутнымъ отрядомъ. При этомъ погибло 17 нижнихъ чиновъ, изъ 334 человѣкъ всей команды. Фрегатъ *разбитъ*.

* **1838** г. Корветъ **Мессемврія.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *И. М. Бутаковъ.* (Черн. м.) Въ ту же ночь на 31 мая, и на томъ-же мѣстѣ, противъ рѣки Сочи, значительно поврежденный волненіемъ, былъ снесенъ на мелководіе и потому, съ трудомъ отрубивъ канаты, сталъ на мель въ двухъ верстахъ отъ укрѣпленія, сперва бортомъ къ берегу, но потомъ, повороченный на другую сторону и кидаемый бурунами. Начавшаяся вплавь переправа на берегъ, на разсвѣтѣ, была прервана подступившими горцами; но вскорѣ подоспѣлъ конвой, и подъ его защитою, къ утру окончена переправа. Схватка была жестокая, и непріятель не скоро отступилъ. При этомъ крушеніи погибло 6 нижнихъ чиновъ;

и захвачены въ плѣнъ: Лейтенантъ *Аполлинарій Зоринъ*, Штурманъ *Аполлонъ Горюшкинъ* (выкуплены впослѣдствіи), юнкеръ *Филатовъ* и 8 рядовыхъ; пропали безъ вѣсти: Лекарь *Иванъ Чернявскій* и 6 нижнихъ чиновъ. Вся команда состояла изъ 182 человѣкъ. Судно *разбито*.

Въ тоже время и на томъ-же мѣстѣ, погибло пять купеческихъ судовъ.

* **1838** г. Пароходъ **Язонъ**. Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Я. Ѳ. Хомутовъ*. (Черн.м.) Это и слѣдующія четыре судна, въ бурю на 31 мая стояли у Абхазскаго берега при укрѣпленіи у рѣки Туабсе (фортъ Вельяминова). Здѣсь буря началась нѣсколькими часами ранѣе. Будучи на двухъ якоряхъ и подъ всѣми парами, пароходъ, до полуночи удерживалъ свое мѣсто; но заливаемый волненіемъ, ослабѣвшій въ скрѣпленіяхъ, сталъ наполняться водою, и около полуночи, когда буря достигла высшей силы, началъ дрейфовать. Тогда, возвысившаяся въ трюмѣ вода до 35 д., затушила огонь въ машинѣ и дѣйствіе ея прекратилось; спустя часъ времени, пароходъ коснулся мели, и вскорѣ потомъ погрузился по палубу. Люди спасались на мачтахъ и вантахъ; но бывшіе на гротъ-вантахъ, сброшены навалившимъ и оборвавшимъ эти ванты, купеческимъ судномъ. На разсвѣтѣ, находясь отъ берега въ 20 саженяхъ, стали спасаться вплавь, и при помощи высланнаго къ мѣсту крушенія сухопутнаго отряда, нѣкоторые спаслись. Погибли: Лейтенантъ *Григорій Данковъ*, остававшійся (по разсказамъ очевидцевъ) послѣднимъ на суднѣ, опустившій руки, запутавшійся ногами въ вантахъ, и такимъ образомъ разбитый головою о мачту; Лейтенантъ *Петръ Бефани* (родной братъ того, который погибъ на бригѣ Охтенкѣ, въ 1828 г. въ Ревелѣ); Мичманъ *Петръ Горбаченко*, и 38 нижнихъ чиновъ. Спаслось кромѣ командира, 27 нижнихъ чиновъ, и изъ нихъ 2 вскорѣ умерли. Судно впослѣдствіи снято; но во время приготов-

ленія его къ отсылкѣ въ Севастополь, 16 іюля снова брошено на берегъ и *разбито*.

Это событіе, хотя безъ наименованія судна и командира, но съ объясненіемъ многихъ его обстоятельствъ и нѣкоторыхъ именъ офицеровъ, было описано, въ видѣ литературнаго разсказа, въ журналѣ Военно-Учебныхъ Заведеній 1849 года т. XLV, № 178, *очевидцемъ* и даже *участникомъ*, хотя и не морякомъ; но надобно замѣтить, описано совершенно въ искаженномъ видѣ.

* **1838** г. Бригъ **Фемистоклъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. П. Метлинъ*, нынѣ Контръ-Адмиралъ. (Черн. м.) Стоя на томъ-же мѣстѣ у рѣки Туабсе, въ ночи на 31 мая, сильно заливаемый волнами и поврежденный, былъ постепенно прижимаемъ къ берегу; наконецъ въ 3 часа утра, коснулся мели, и удачно обращенный палубою къ берегу, положенъ на бокъ. Поспѣшно перебравшаяся на берегъ команда, была еще задержана отъ сообщенія съ укрѣпленіемъ сильно разлившеюся рѣкою; но при помощи высланнаго изъ укрѣпленія отряда, достигли его благополучно. — Утонули: Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Прапорщикъ *Елисей Бѣдинъ* и 1 квартермейстеръ; всѣхъ было 149 человѣкъ. Судно *разобрано*.

* **1838** г. Тендеръ **Шустъ.** Командиръ Лейтенантъ *А. П. Панфиловъ*, нынѣ Контръ-Адмиралъ. (Черн. м.) Въ томъ-же мѣстѣ и въ туже ночь, выдерживая бурю, на разсвѣтѣ, около 4 ч. утра, былъ прижатъ къ мели; сперва поставленный палубою къ берегу, вдругъ перевернулся на другую сторону, и совсѣмъ залитъ волненіемъ. При трудной переправѣ на берегъ, подвергались еще нападенію Черкесовъ, и потомъ были задерживаемы при рѣкѣ Туапсе. Утонули 2 изъ нижнихъ чиновъ, убитъ 1, тяжело ранены 4; нѣкоторые, и въ томъ числѣ командиръ, сильно ушиблены. Командиръ оставилъ послѣднимъ свое судно, долго пережидая больнаго матроса, не рѣшавшагося на переходъ, и наконецъ принудившій его къ этому силою. Спас-

шіеся, съ камнями въ рукахъ, поспѣшили отбивать Черкесовъ, которые въ то время грабили, тутъ-же разбившійся бригъ Ѳемистоклъ. Всего было 48 человѣкъ. Судно впослѣдствіи снято.

1838 г. Тендеръ **Скорый.** Командиръ Лейтенантъ *П. П. Кислинскій.* (Черп. м.) Тогда же и на томъ-же мѣстѣ, спесенный къ берегу и заливаемый волнами, чтобы не затонуть на глубинѣ, отрубилъ послѣдній канатъ, и приподнявъ парусъ, въ исходѣ перваго часа, сталъ на мель на низменности, въ пяти саженяхъ отъ берега. Бросаемый съ боку на бокъ, и наконецъ совсѣмъ положенный къ сторонѣ моря, тендеръ не представлялъ возможности ни спасти его, ни оставить, и только съ помощію бросившихся въ буруны съ берега солдатъ, наконецъ успѣли принять конецъ, по которому и спасались. Всѣ спаслись, и судно, зарытое къ пескѣ, впослѣдствіи снято.

1838 г. Транспортъ **Якорецъ.** Командиръ Лейтенантъ *Д. А. Моценго.* (Черп. м.) Тамъ же и въ туже ночь, но прежде всѣхъ другихъ, въ 11 часу вечера, былъ сорванъ съ якорей, помощію паруса направленъ къ мѣсту лагеря, и брошенъ бортомъ на берегъ, подъ высокую скалу. Съ помощію береговой команды всѣ спаслись. Судно *разобрано.*

Въ тоже время и на томъ-же мѣстѣ погибло, начиная бѣдствовать ранѣе военныхъ судовъ, восемь купеческихъ.—Разсказываютъ, что шхиперъ и хозяинъ перваго изъ разбившихся, сначала былъ въ совершенномъ отчаяніи; но когда увидѣлъ крушенія другихъ судовъ, совершенно оживился, дѣятельно помогая товарищамъ. «На людяхъ и смерть красна».

Командовавшій отрядомъ войскъ на этомъ берегу, Генералъ-Маіоръ Раевскій, донося Военному Министру о совершившемся предъ его глазами бѣдствіи, начинаетъ слѣдующими словами:

«Я не морякъ; но слѣдующія разсужденія принадлежатъ всякому: если-бы изъ тринадцати судовъ, здѣсь стоявшихъ, спаслось хотя одно, то можно-бы было подумать, что другіе не приняли должныхъ мѣръ для спасенія; но они всѣ погибли...»

На всеподданнѣйшемъ докладѣ о бѣдствіи этихъ семи судовъ, Государь Императоръ Собственноручно написалъ: *Офицерамъ объявить благоволеніе въ приказѣ, за благоразумныя мѣры при спасеніи своихъ экипажей, и имъ и нижнимъ чинамъ выдать полугодовое жалованье. — Г. А. Лазарева благодарить за дѣятельность принятыхъ по сему случаю мѣръ и обратить его вниманіе, нѣтъ-ли возможности спасти фрегатъ и корветъ.*

* **1838** г. Бригъ **Екатерина**. Командиръ К. Ф. Ш. Штабсъ-Капитанъ *Д. В. Олесовъ*. (Охотск. м.) Отправленный въ исходѣ сентября, изъ Охотска въ Тигиль, съ грузомъ и пассажирами, бригъ этотъ *разбился* у южнаго мыса острова Симусира, одного изъ Курильскихъ острововъ. Всѣ погибли—командиръ, два штурманскіе ученика, *Астафьевъ и Семчинъ*, 13 человѣкъ нижнихъ чиновъ и пассажиры. О мѣстѣ крушенія его узнали только черезъ два года, по найденнымъ на берегу обломкамъ.

1838 г. Транспортъ **Иркутскъ**. Командиръ К. Ф. Ш. Прапорщикъ *М. С. Шпиръ*. (Байк.) Стоялъ на Посольскомъ рейдѣ, въ $1\frac{1}{2}$ верстѣ отъ берега; бурею, начавшеюся вечеромъ 18 сентября, сперва отъ сѣверозапада, потомъ отъ сѣвера, разслабленный въ скрѣпленіяхъ, заливаемый волнами, полный водою, около полуночи сорванъ съ якорей и брошенъ на отмель, саженяхъ во 100 отъ берега. Команда, всего 16 человѣкъ, спасалась на мачтахъ, и поутру 19-го, мѣстными жителями перевезена благополучно на берегъ — командиръ послѣднимъ. Транспортъ на другой день былъ совершенно *разбитъ*. Командиръ оправданъ.

1839 г. Транспортъ **Св. Николай.** Командиръ Лейтенантъ *Ѳ. Г. Евлашевъ.* (Черн. м.) На пути изъ Николаева въ Измаилъ, 9-11 октября, имѣлъ крѣпкій вѣтеръ, получилъ сильную течь, и потому спустился въ Сулинское гирло Дуная. При входѣ въ него ударился о банку, и въ $11\frac{1}{2}$ ч. вечера сталъ на нижнюю косу; транспортъ вскорѣ переломился и наполнился водою, а команда, въ теченіи слѣдующаго дня снята на коммерческія суда и брантвахту. Впослѣдствіи транспортъ разломанъ.

1839 г. Люгеръ **Геленджикъ.** Командиръ Лейтенантъ *П. Т. Алексѣевъ 2.* (Черн. м.) Занимая брантвахтенный постъ у Новороссійска, послѣ полудни 21 ноября, въ теченіи сутокъ, выдерживалъ жестокій штормъ отъ сѣверо-востока: получилъ сильную течь, былъ заливаемъ волнами, причемъ вода замерзала на палубѣ, и наконецъ началъ замѣтно погружаться; для спасенія команды, вечеромъ на другой день отрубилъ канаты, и былъ выброшенъ на берегъ. Команда спасалась по поданному концу. Люгеръ *разбитъ.*

1839 г. Шхуна **Новая-Земля.** Командиръ К. Ф. Ш. Кондукторъ *Г. С. Рогачевъ.* (Бѣл. м.) Возвращаясь отъ описи береговъ Новой-Земли, былъ принужденъ силою вѣтра, зайти въ Старцеву губу, на западномъ берегу Бѣлаго моря; и здѣсь, около полудни 4 сентября, крѣпкимъ сѣверозападнымъ вѣтромъ, при подъемѣ якоря — съ цѣлію укрыться въ лежащую позади бухточку — брошенъ на камни, проломленъ и затонулъ. Команда вся спасена; командиръ оправданъ.

1841 г. Бригъ **Камчатка.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. П. Парфеновъ.* (Охотск. м.) На пути изъ Охотска въ Петропавловскую гавань, подходя къ Курильскимъ проливамъ, съ 30 сентября былъ задерживаемъ противными вѣтрами, получилъ

сильную течь, потерялъ нѣкоторые паруса и имѣя изнуренную команду, 13 октября, былъ принужденъ спуститься въ Большерѣцкъ; по отошедшимъ къ западу вѣтромъ прижатъ къ берегу, и вечеромъ того-же числа выброшенъ между устій рѣчекъ Большой и Опальной. На разсвѣтѣ, команда благополучно перебралась на берегъ, а бригъ впослѣдствіи *разбитъ*.

1842 г. Бригъ **Николай.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. П. Ушаковъ*. (Охотск. м.) При выходѣ изъ Охотска, послѣ полудня 27 августа, отъ перемѣнившагося внезапно вѣтра, былъ прижатъ къ Тунгузской кошкѣ, съ которой его не могли стащить, и потому разобранъ. Команда и грузъ сняты.

* **1842** г. Корабль (74 п.) **Нигерманландъ.** Командиръ Капитанъ 1 ранга *П. М. Трескинъ*. (Нѣмец. м.) Построенный въ Архангельскѣ, вышедшій въ море 24 іюля, и встрѣченный, по переходѣ за Нордкапъ, свѣжимъ противнымъ вѣтромъ, около мѣсяца боролся съ нимъ, при суровой и пасмурной погодѣ. 21 августа получилъ сильный попутный вѣтеръ; 26-го подошелъ къ Скагерракѣ; въ слѣдующій полдень опредѣлилъ свое мѣсто обсерваціею, и вечеромъ увидѣли берегъ Ютландіи. Вѣтеръ между тѣмъ сталъ заходить къ востоку (ONO) и свѣжѣть; потому надобно было лавировать. Въ 11 ч. утра 29-го, въ послѣдній разъ опредѣлили свое мѣсто по предмету на берегу (зданіе на холмѣ мыса Гиртхалсъ, въ 12 м. на SO), и легли на NW; въ 10 ч. вечера, не доходя по счисленію 10 миль до Норвежскаго берега, поворотили на лѣвый галсъ, по SOtS; ходу было отъ 2 до $2\frac{1}{2}$ узловъ. Погода пасмурная. Вѣтеръ все крѣпчалъ, и въ ночи на 30-е волненіемъ выломило гальюнъ. Поутру 30-го, приблизясь къ Ютландскому берегу (въ 16 миляхъ на WNW$\frac{1}{2}$W отъ м. Гиртхалсъ), опять поворотили, и оставшись подъ зарифленнымъ гротъ-марселемъ и штормовою безанью, легли уже на WtN (румбы правые), ходу до $1\frac{1}{2}$ мили.

Около 10 ч. вечера, когда считали себя въ 25 миляхъ отъ Норвежскаго берега, увидѣли съ подвѣтренной стороны огонь, приняли его за судовой, однакожъ стали поворачивать (фордевиндъ), и трижды ударились о камни. Это было при входѣ въ Христіанзандскій заливъ — видѣнный огонь, вѣроятно, маякъ Окэ. Брошенный въ тоже время лотъ показалъ глубину въ 30 саж., но кидаемыя въ слѣдъ за тѣмъ лин-лоты, не доставали дна. Корабль тотчасъ-же наполнился водою до половины трюма; и вскорѣ потомъ много накрѣнился. Общимъ совѣтомъ командира и офицеровъ было опредѣлено идти въ берегъ, чтобы поставить корабль на мель; а между тѣмъ отливали воду. Болѣе и болѣе погружаемый, корабль былъ увлекаемъ сильнымъ теченіемъ къ W и до того накрѣнился, что невозможно было стоять на погахъ. Потому опредѣлили срубить фокъ и гротъ-мачты. Срубленная гротъ-мачта билась нѣкоторое время о бортъ, удерживаемая, не совсѣмъ перерубленными вантами; но бросившійся на нее, съ топоромъ въ рукахъ, Мичманъ *Греве*, сопровождаемый нѣсколькими матросами, перерубилъ удерживавшій ее такелажъ; отважный-же Греве, вытащенный на корабль, вскорѣ скончался отъ изнеможенія. Безпрерывно отливаясь помпами, кадками, ведрами и киверами, производили непрестанную пальбу и жгли фалшвееры; чтобы не относило корабль далѣе отъ берега бросили одинъ за другимъ всѣ четыре якоря, въ надеждѣ задержаться ими, буде достанутъ дна; стали кидать за бортъ орудія верхняго дека, переносный балластъ, ядра изъ кранцевъ; подрубали ютъ, чтобы онъ служилъ плотомъ, однакожъ не успѣли его подрубить; обрубали найтовы на рострахъ и гребныхъ судахъ, стаскивая гребныя суда на шханцы; выносили на верхъ люки, трапы, и все, что могло удерживать на водѣ. Спасеніе знаменнаго флага было поручено Мичману Шигорину 2, на катерѣ, висѣвшемъ съ лѣвой стороны на боканцахъ; шханечный журналъ К. Ф. Ш.

Штабсъ-Капитану Воронину, а экипажеская денежная сумма Лейтенанту Васильеву. Около 2 часовъ ночи, вода въ кораблѣ поднялась по палубу, съ наружи также заливаемую волненіемъ; тогда священникъ Василій Назарьевъ благословилъ погибавшихъ, и команда прокричала прощальное ура! Но корабль, противъ ожиданія — полагаютъ, отъ множества пустыхъ въ трюмѣ бочекъ — не пошелъ ко дну. Благословлявшій-же священникъ, набѣжавшею волною былъ снесенъ въ море и утонулъ. Волны ходили черезъ, ломая гребныя суда, сдвинутыя на шхафуты и шханцы, перебивая все и снося людей. Старшіе офицеры были первыми жертвами. Катеръ, висѣвшій на бокапцахъ съ лѣвой стороны, опрокинуло, и всѣ бывшіе на немъ погибли; Мичманъ Шигоринъ 2, завернутый флагомъ, держался еще нѣкоторое время на гротъ-мачтѣ, но вскорѣ обезсиленный тоже утонулъ. Остальные спасались на бизань-мачтѣ и на бушприхтѣ, на ютѣ и бакѣ, на приготовленныхъ гребныхъ судахъ и на обломкахъ рангоута; нѣкоторые были отнесены въ море на обломанныхъ, заливаемыхъ волнами гребныхъ судахъ, и достигали берега, или были перехватываемы встрѣчающимися судами. Командиръ, съ большею частію команды, находился на рострахъ. Два раза волнами онъ увлекаемъ былъ въ воду, и два раза былъ вытаскиваемъ оттуда близь-стоявшими людьми; наконецъ въ третій разъ матросъ Бородинъ вытащилъ его на ютъ изъ барказа, въ которомъ капитанъ едва не утонулъ; но ютъ уже былъ погруженъ по поясъ человѣка; въ безпамятствѣ, потерявъ всѣ силы держаться, капитанъ снова упалъ за бортъ, откуда былъ вытащенъ въ изломанную, почти затопувшую шлюпку, людьми, терпѣвшими въ ней бѣдствіе съ Лейтенантомъ Дергачевымъ, и принесенъ съ нею къ берегу у Листерскихъ маяковъ. Гичка, державшаяся за кормою, за срубленный рангоутъ, съ унтеръ-офицеромъ Сидоровымъ, съ 11 матросами и одною женщиною, безъ веселъ и уклю-

чинъ, отдалась на произволъ вѣтра, и 1-го сентября перехвачена рыбаками, когда на ней было уже четверо умершихъ. Поутру 31 августа подходили къ кораблю три лоцманскіе бота, но не рѣшаясь, за сильными бурунами, приставать къ нему, вскорѣ отошли; однакожъ, боцманъ Завьяловъ, находившійся съ нѣсколькими матросами на осьми-весельной шлюпкѣ, избравъ удобный моментъ, перерѣзалъ фалинь и выкинутый благополучно черезъ шхафутную сѣтку, былъ перехваченъ на одинъ изъ ботовъ. Около того же времени, унтеръ-офицеръ Ѳедоровъ, спустившійся за бортъ на одинъ изъ плотовъ, сдѣланный изъ люковъ, когда въ слѣдъ за нимъ кинулось на этотъ плотъ множество другихъ людей, и плотъ опрокинулся, успѣлъ снова взобраться на него, съ 12-ю товарищами, и носимый по морю, 1-го сентября перехваченъ Англійскимъ купеческимъ судномъ; но въ живыхъ оставалось только 6 человѣкъ — остальные погибли отъ холода и изнуренія. Одинъ изъ ботовъ снялъ еще, уже къ вечеру, спасавшихся за кормою на рангоутѣ, Мичмана Бубнова и трехъ матросовъ. Послѣ полудни 1 сентября, когда вѣтеръ стихъ, два другіе лоцманскіе бота, подойдя къ кораблю сняли съ него до 300 человѣкъ команды; вскорѣ за тѣмъ, подошедшій Норвежскій пароходъ взялъ остальныхъ, до 150. Всего погибло 389 человѣкъ, въ томъ числѣ 20 офицеровъ, 21 женщина и 7 дѣтей; спаслось 503, въ числѣ которыхъ 14 офицеровъ, 7 женщинъ и 1 ребенокъ. Имена и званія погибшихъ лицъ: Капитанъ-Лейтенантъ *Андрей Истоминъ*, Лейтенанты: *Ѳедоръ Андреевъ*, *Петръ Пазимовъ 2*, *Евгеній Пазимовъ 3*; Мичмана: *Петръ Шигоринъ 2*, *Александръ Абуховъ*, *Николай Головачевъ*, *Владиміръ Греве*, *Дмитрій Лесли*, *Дмитрій Аникѣевъ*; К. М. Артиллеріи Штабсъ-Капитанъ *Андрей Чевгуздинъ 1*, Прапорщикъ *Александръ Чевгуздинъ 2*, Юнкеръ *Александръ Безумовъ*; К. Ф. Штурмановъ Капитанъ *Алексѣй*

Воронинъ, Прапорщикъ *Иванъ Замараевъ;* Кондукторы *Александръ Поткинъ* и *Филиппъ Рыдалевъ*; Штабъ-Лекарь *Александръ Соковичъ;* Священникъ *Василій Назарынъ*. Бывшіе пассажирами: Рабоч. Эк. Маіоръ *Илья Зубовъ*, Ласт. Эк. Поручикъ *Василій Ершовъ*, Цейхвахтеръ *Меншиковъ*, отставной К. М. Артиллеріи Полковникъ *Василій Борисовъ*; сестра жены командира, двѣ дочери Борисова, жена Лейтенанта Сверчкова и тетка ея. Корабль *разбитъ*.

Спасшіеся: Командиръ Капитанъ 1 ранга *Павелъ Михайловичъ Трескинъ;* Лейтенанты *Яковъ Ивановичъ Васильевъ 6, Дмитрій Ѳедоровичъ Сверчковъ, Александръ Ивановичъ Дудинскій, Александръ Якимовичъ Шигоринъ 1, Александръ Ивановичъ Дергачевъ;* Мичманы экипажные: *Аполлонъ Ивановичъ Говоровъ 1, Капитонъ Андреевичъ Бубновъ* и *Людвигъ Романовичъ Ренненкампфъ;* Мичманы прикомандированные: *Левкій Васильевичъ Ершовъ* и *Адріанъ Гавриловичъ Левинъ*; Коммиссаръ 1-го класса *Иванъ Никифоровичъ Андреевъ;* Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Полковникъ *Василій Артемьевичъ Ершовъ;* супруга командира корабля *Марья Давыдовна Трескина.*

Командиръ корабля, обязанный несчастнымъ спасеніемъ случайности, отвлекшей его съ своего разрушеннаго поста въ такую пору, когда онъ былъ уже безполезенъ на немъ, и въ такихъ обстоятельствахъ, въ которыхъ остававшіеся на не затопшемъ кораблѣ сожалѣли объ относимыхъ съ него, въ столь бурную погоду, у неизвѣстнаго берега, на обломкахъ и на обломанныхъ гребныхъ судахъ, несчастный командиръ, по прибытіи на берегъ, 2 сентября доносилъ собственноручно Дежурному Генералу слѣдующее:

«Ваше Превосходительство! Приготовтесь узнать о величайшемъ несчастіи, какое можетъ постигнуть на морѣ человѣка: ко-

рабль Ингерманландъ погибъ, ударившись о подводныя каменья, въ 15 или 20 миляхъ отъ Норвежскихъ береговъ, неозначенныхъ на картѣ; вмѣстѣ съ кораблемъ погибли все казенное и частное имущество и почти всѣ люди...» Потомъ показывая, въ его отвѣтахъ передъ судомъ: «Усталый, весь разбитый, въ крайней горести отъ великости несчастія, въ безпамятствѣ и бреду, я не имѣлъ мѣста гдѣ прислониться; всѣ возвышенныя мѣста сплошь были заняты людьми. Я обхватился за шлюпъ-балку, на которой удержаться не могъ, сверпулся и упалъ за бортъ...»

Государь Императоръ, на первомъ докладѣ о страшной погибели Ингерманланда, 13 сентября Собственноручно соизволилъ написать: *Ежели несчастное сіе извѣстіе подтвердится, то для перевозки спасенныхъ людей слѣдуетъ послать пароходы Камчатку и Богатырь, и ежели нужно, то транспорты и фрегаты.* На второмъ-же докладѣ, по полученіи ложныхъ газетныхъ свѣденій, 15 сентября: *Строжайше изслѣдовать, какимъ образомъ спаслись 16 офицеровъ, тогда какъ нижнихъ чиновъ спасено только 150. Ожидаю подробнаго донесенія о семъ несчастномъ происшествіи, и повторяю послать пароходы за людьми.* — На третьемъ, 17 сентября: *Ужасно! Вы хорошо распорядились. По прибытіи командира отдать подъ судъ, и строго изслѣдовать, отчего при столь маломъ числѣ нижнихъ чиновъ спаслось столько офицеровъ.*

Судъ оправдалъ командира и одобрилъ поведеніе подчиненныхъ его, опредѣливъ:

1) «Что Капитанъ 1 ранга Трескинъ не можетъ быть обвиненъ въ несоблюденіи того, что предпринять должно было по правиламъ морскаго искуства, и что крушеніе корабля приписать должно единственно несчастной случайности.

2) «Единогласныя показанія о принятыхъ въ семъ случаѣ мѣрахъ доказываютъ, что исполнено было все то, что только въ подобныхъ обстоятельствахъ предпринять было возможно.

3) «Показанія офицеровъ и нижнихъ чиновъ единогласно свидѣтельствуютъ, что командиръ не собственною волею покинулъ остатки корабля, съ коего упалъ онъ въ воду.

4) «Что офицеры и нижніе чины, всѣ безъ исключенія, исполняли свои обязанности какъ повелѣвали долгъ службы и присяга; при чемъ Коммисія не могла не обратить особеннаго вниманія на особо похвальное сохраненіе дисциплины и строгой подчиненности команды, чему въ подобныхъ случаяхъ имѣются столь рѣдкіе примѣры».

Государь Императоръ Собственноручно написалъ на докладѣ: *Объявить Капитану, что Я его не виню въ потерѣ корабля; а офицерамъ и нижнимъ чинамъ, что Я совершенно доволенъ ихъ поведеніемъ во время сего несчастія.*

Крушеніе это представляло страшныя картины, подробно описанныя однимъ изъ участниковъ, Г. Говоровымъ. Извлекаемъ изъ его описанія главныя черты:

«Ну Господа — говорилъ въ началѣ крушенія старый Полковникъ Ершевъ, строитель корабля, плывшій на немъ въ С. Петербургъ — я ужъ пожилъ довольно на бѣломъ свѣтѣ; мнѣ себя не жаль, а жаль васъ молодыхъ людей, такъ рано оставляющихъ жизнь!» — Офицеры, участники общей работы, являли командѣ достойные примѣры хладнокровія, рѣшительности и мужества. Повиновеніе Русскихъ матросовъ являлось въ полномъ смыслѣ слова примѣрнымъ. На грозившее имъ бѣдствіе они смотрѣли хладнокровно, и съ крикомъ *ура*, казалось, всѣ готовы были противустать самой природѣ. Старые матросы, старались ободрять рекрутовъ... Любовь къ жизни выражалась громкими молитвами, хотя

никто не торопился спасаться. «Вмѣстѣ служили, такъ вмѣстѣ и умремъ» — раздавалось по всему кораблю... Настало мгновеніе ужасное — непзобразимая тишина, какъ будто предсмертный часъ приготовленія къ смерти. Всѣ едва переводили дыханіе. Служитель вѣры, съ крестомъ въ рукахъ, осѣнялъ на всѣ стороны, и молитвы на разныхъ языкахъ неслись къ престолу Божію. Вода страшно забушевала въ батарейной палубѣ. Корабль началъ трещать и валиться, то на право то на лѣво, вдрогнулъ, мгновеніе — и онъ погрузится, думалъ каждый. Все смолкло, наступило торжество религіи, всѣ сняли фуражки. Священникъ, въ истинномъ величіи своего сана, напутствовалъ насъ отходною молитвою въ жизнь вѣчную, и въ слѣдъ за тѣмъ, шумное *ура* нѣсколькихъ сотъ человѣкъ, казалось, хотѣло заглушить ревъ вѣтра и шумъ буруна... Ударъ волнъ въ правый бортъ наклонилъ корабль на лѣво, и мгновенно огромный бурунъ прокатился по нашимъ головамъ; наполнивши водою барказъ, онъ ударился въ капитанскій катеръ; подставки выскочили, катеръ упалъ на бокъ, и праваго борта его какъ ни бывало. Люди посыпались за бортъ корабля; нѣкоторыхъ, волною отбросило къ барказу — въ числѣ ихъ былъ и я. Переведя дыханіе и опомнившись, я очутился на плавающихъ, запасныхъ рострахъ. Подлѣ меня были: командиръ корабля, его супруга, Капитанъ-Лейтенантъ Истоминъ, Лейтенантъ Васильевъ и множество матросовъ и ихъ женъ, съ младенцами на рукахъ. Страдальческій крикъ малютокъ былъ не продолжителенъ; однихъ матери роняли въ воду, другихъ вырывало волненіемъ изъ рукъ и давило въ общей тѣснотѣ. Раздалось еще *ура* — шкафуты и шканцы погрузились въ воду; одинъ ютъ былъ на поверхности воды — всѣ бросились туда. Обломки рангоута, перепутанныя снасти, вещи выплывавшія изъ палубы, лишали всякой возможности переправы... Двѣнадцати-весельный катеръ, полный народомъ, выбросило за бортъ... Помню одно собы-

тіе — оно было невообразимо ужасно: старшая дочь Полковника Борисова, при переходѣ на ютъ, что удавалось изъ десяти одному, запуталась косою въ желѣзной ключинѣ изломаннаго барказа, выброшеннаго съ ростеръ на шканцы и погубившаго однимъ ударомъ нѣсколько десятковъ людей; рангоутъ билъ всѣхъ, находящихся подлѣ несчастной Борисовой. Она долго рвалась и кричала, а между тѣмъ за нее схватились другіе погибавшіе. Совершенно избитая, обезображенная, выбившись изъ силъ — она смолкла; но бездушное тѣло ея долго еще терзалось волнами. Младшая сестра ея, ухватившись за запасныя ростры, употребляла всѣ усилія удержаться на нихъ, и уже унтеръ-офицеръ Немудрой бросился было къ ней на помощь, но поздно: ростры повернулись и несчастную снесло въ море... Капитанъ-Лейтенантъ Истоминъ и Штабъ-Лекарь Саковичъ, перебираясь на ютъ, были уже при концѣ переправы; но ударомъ барказа придавило Истомина къ ютовому бимсу; сплюснутый имъ, онъ и не вскрикнулъ; только съ юта видѣли, какъ его втащило въ водоворотъ офицерскаго люка на шканцахъ. Саковичъ подвергнулся той-же участи... Кто могъ, бросали съ юта, бившимся въ водѣ, концы веревокъ. Лейтенантъ Дергачевъ, 8-го Рабочаго Экипажа унтеръ-офицеръ Корниловъ и нѣсколько человѣкъ матросовъ, вытаскивали со шканецъ нѣкоторыхъ еще живыхъ, другихъ уже изступленныхъ и потерявшихъ разсудокъ, но болѣе трупы. Въ числѣ утонувшихъ, выхваченныхъ ими, была тетка жены Лейтенанта Сверчкова. Супруга его, выброшенная изъ барказа на шканцы, долго гребла руками, поддерживаясь на какой-то доскѣ, пока огромнымъ отломкомъ косчатыхъ сѣтокъ ударило ее по спинѣ, и облитая кровью, она погрузилась въ общую могилу.»

Вытащенный изъ клокочущей воды на шканцахъ, помощію Мичмана Лесли, который вскорѣ самъ сдѣлался жертвою смерти, авторъ этого описанія помѣстился на бакѣ, и такъ изображаетъ предста-

впвшуюся ему картину разрушенія и обстоятельствъ спасенія Капитана:

«Уже начинало свѣтать. Нѣсколько сотъ человѣкъ разбросано было по горизонту моря. Обломки рангоута, плавающій грузъ — все было загромождено людьми. Бушующія волны, дальность берега, корабль безъ шлюпокъ, погрузившійся выше коечныхъ сѣтокъ, и ужасы смерти въ самыхъ разнообразныхъ видахъ — вотъ что открылось передъ моими глазами; и къ этому еще надобно прибавить стада касатокъ, которыя вились около насъ, ожидая вѣрной добычи. Надъ моремъ высилась только одна мачта. Бугшпритъ былъ отдѣленъ отъ нея большимъ пространствомъ воды. Съ правой стороны корабля видно было много сброшенныхъ въ море матросовъ; разбитый двѣнадцати-весельный катеръ, полный воды, служилъ пристанищемъ ихъ. Кто могъ и не терялъ еще памяти, хватался за борты его. Нѣмъ удавалось подняться въ катеръ, но вскорѣ потомъ отнесло его далеко отъ корабля, и затопленный почти по бортъ, съ нѣсколькими людьми, потащило въ море... За кормою корабля, въ то-же время, отвалила Капитанская гичка. Легко перескакивая валы, она скоро достигла береговъ; но несчастный катеръ всѣ считали погибшимъ. Я видѣлъ, какъ двухъ офицеровъ бросило волною съ юта за бортъ; одного изъ нихъ я могъ различить — то былъ Лейтенантъ Дергачевъ; его вытаскивали матросы; но гибель другаго была неизбѣжна — онъ тонулъ. Катеръ отнесло отъ корабля, и волны начали покрывать его — еще нѣсколько минутъ, и, казалось — все изчесло. Я полагалъ уже его затопленнымъ, спрашивалъ окружавшихъ меня: не примѣтили ли они, кто былъ на катерѣ, и узналъ, что на немъ находился самъ Капитанъ нашъ, котораго Лейтенантъ Дергачевъ вытащилъ изъ воды. Къ изумленію нашему, катеръ опять вынырнулъ изъ воды и его понесло по вѣтру. Положеніе ихъ было отчаянное. Сидя по поясъ въ водѣ, пятеро

изъ нихъ гребли, а остальные откачивали воду. Выломанный руль замѣнялся кускомъ весла. Служитель Мичмана Аникѣева, находившейся на катерѣ, отъ истомленія и холода началъ засыпать и черезъ нѣсколько часовъ умеръ. Катеръ тащило теченіемъ въ открытое море. Не имѣя ни одного сухаря, остававшіеся въ живыхъ... не рѣшились бросить трупъ за бортъ... Но Богъ не допустилъ ихъ до такой гибельной крайности; къ вечеру катеръ прибило къ берегу близъ маяка Листеръ, подлѣ деревни Крилью. Страдальцы не могли уже сами выйдти на землю. Береговые жители, увидя выброшенную моремъ шлюпку, бросились къ ней, на рукахъ перенесли всѣхъ спасшихся на ней въ свои домы, оказали имъ всевозможное пособіе, послали за докторомъ, похоронили усопшаго, и старались по возможности облегчить ужасное положеніе уцѣлѣвшихъ несчастливцевъ. Но они могли уврачевать только раны тѣла — раны души не врачуются ни какими лекарствами. Избавясь чуднымъ образомъ отъ неизбѣжной смерти, спасенные благословляли Бога и радовались своему возрожденію — только одинъ изъ нихъ страдалъ, тотъ, кто обязанъ былъ дать отчетъ въ своихъ дѣйствіяхъ, отъ чьего искуства и мужества зависѣла участь нѣсколькихъ сотъ подчиненныхъ ему. Онъ забылъ о себѣ. Все вниманіе его обращено было на поданіе помощи оставшимся на кораблѣ. По голосу его, по всему берегу поскакали гонцы. Изъ разныхъ портовъ двинулись суда къ бѣдствующимъ, и добродѣтельные жители старались оказать великодушную поспѣшность.»

Но возвратимся къ сценамъ, происходившимъ на кораблѣ:

«Разсвѣтъ 31-го Августа совершенно обезпадежилъ оставшихся на кораблѣ. Берега чуть видѣлись; значитъ, были не менѣе 50 верстъ разстояніемъ, и ни одного суда не было въ горизонтѣ. Люди начинали коченѣть и падали съ бизань-вантъ кучами. Черезъ полъ-

часа, ютъ погрузился въ воду. Волны, перекатываясь черезъ него, уносили несчастныхъ десятками. Всѣ, кто могъ, бросались на ванты, уже загроможденныя въ три ряда, и не находя мѣста между людьми, почти всѣ нашли могилу въ Скагерракѣ. На крюйсъ-марсѣ было до пятидесяти человѣкъ. Они лежали другъ на другѣ въ два и въ три ряда, безъ фуражекъ и безъ мундировъ. Усталость начала клонить всѣхъ ко сну. Лейтенантъ Андреевъ, въ смертномъ забытьи, свалился на ютъ. Каждый изъ насъ ожидалъ той-же участи, когда вдругъ на горизонтѣ показались три судна. Громкое *ура*, звонъ въ колоколъ и молитвы раздались на двухъ точкахъ, еще не залитыхъ водою, бизань-мачтѣ и бугшприхтѣ... Мы видѣли что три судна держали прямо на корабль и скоро стали подходить подъ корму... Баковые страдальцы не могли еще думать о скоромъ спасеніи, полагая что лоцъ-боты возьмутъ сначала людей съ юта. На бакѣ слышались крики: «Спасите! Спасите! Къ намъ! Къ намъ! Здѣсь тише, а тамъ разобьетесь!» Несчастные махали чѣмъ могли, приподымаясь сколько было возможно. Когда лоцъ-боты были подъ кормою корабля, всѣ хотѣли броситься на ютъ, и многіе, рѣшившіеся на то, погибли мгновенно. Толкотня сдѣлалась ужасная... Съ восмерки, брошенной на кнехты фокъ-мачты, сорвало всѣхъ на ней бывшихъ. Боцманъ Завьяловъ и нѣсколько человѣкъ матросовъ успѣли вскорабкаться опять въ шлюпку, но второй валъ перебросилъ ее къ правому борту шканецъ... Въ отчаяніи, схватившись за попавшіеся имъ два банника и кусокъ доски, они начали ими грести, и шлюпка понеслась, повинуясь влеченію вѣтра и помощи страшныхъ веселъ... Съ юта всѣ двинулись къ гака-борту, надѣясь перескочить съ корабля на которой нибудь ботъ. Въ числѣ рѣшившихся на то были два брата Лейтенанты Назимовы. Младшій изъ нихъ бросился въ море, но разстояніе было слишкомъ велико, и море захлеснуло его. Старшему брату не надолго суждено было

пережить младшаго — огромная волна пронеслась чрезъ весь ютъ и поглотила въ одно мгновеніе до двадцати человѣкъ...»

Когда бота удалились: «Нами снова овладѣло отчаяніе. Одни проклинали капитановъ; другіе съ надеждою на Бога, угрюмые, блѣдные, еще ждали новаго, почти уже невозможнаго спасенія; но холодъ, жажда и голодъ сильно начали клонить всѣхъ ко сну, предвѣстнику вѣчнаго сна. Многіе думали согрѣться въ водѣ и становились на палубу, погружаясь въ воду по грудь; покрываемые безпрестанно волнами, не имѣя почти ни минуты перевести дыханія, съ растравленными отъ соленой воды ранами, они только изнурялись въ волнующемся покровѣ, гдѣ многимъ изъ нихъ суждено было согрѣться на вѣки. Иные, желая потомъ возвратиться на свои мѣста, уже не находили ихъ, ибо малѣйшій уголокъ мѣстечка свободнаго въ одну минуту замѣщался другимъ, и ни угрозы ни просьбы, ничто не помогало. Ссоры однакожъ были между не многими. Почти всѣ страшились произнести лишнее слово. Замѣчали другъ другу, что тѣ, которые заботились о спасеніи денегъ или дорогихъ вещей, какъ будто въ урокъ другимъ, тонули прежде всѣхъ... Кто-то вспомнилъ, что въ ящикахъ у гака-борта лежатъ флаги. Вѣсть о такомъ открытіи быстро пронеслась по всему юту; флаги схватили, разорвали на лоскутки, и сотни головъ покрылись разнообразнымъ флагдукомъ; крюйсель, бизань, кливеръ, пошли на чалмы и одежды необыкновеннаго покроя. Крайность и нужда заставляли прибѣгать къ платью умершихъ; разрывая его на куски, мы дѣлились ими другъ съ другомъ. Офицеры обрывали полы своихъ сюртуковъ и закрывали ими голову. Воображеніе сильно начало дѣйствовать надъ многими: иным казалось что они сидятъ на совершенно спокойныхъ мѣстахъ, имъ видѣлись первоначальныя картины, мечтались сады, рощи, комнаты. Потомъ вдругъ мерещились громъ, трескъ, море, камни — они представляли себѣ нача-

ло крушенія и произносили несвязныя слова... Когда корабль, около полуночи началъ погружаться въ воду, больные кто могъ вышли, другіе выползли изъ лазарета. Одинъ изъ нихъ, выбившись изъ силъ, не могъ идти. «Господи помилуй! Умирать все равно!» сказалъ онъ, съ великимъ усиліемъ взлѣзъ на пушку, обхватилъ ее руками, и безъ малѣйшихъ страданій глаза его закрылись на вѣки... Понимая вполнѣ вредъ употребленія морской воды, мы не могли однакожъ преодолѣть невыносимой жажды, и обсасывая губы, глотали по нѣсколько капель ея; но это уменьшало жажду только на минуту, и потомъ возбуждало ее еще болѣе... Къ чести экипажа должно сказать, что въ то время, когда уже невольно помрачался разсудокъ, ни одинъ не дерзнулъ на самоубійство; мысль о томъ не касалась никого, всѣ безпрестанно, а многіе громко читали молитвы... Долго послѣ удаленія ботовъ на горизонтѣ ничего не было видно. Часъ казался намъ днемъ. Изрѣдка *ура*, то на ютѣ, то на бакѣ, приводили меня въ какой-то холодный трепетъ. Мнѣ казалось, что то былъ послѣдній земной возгласъ, слышимый мною, и признакъ, что корабль идетъ на дно моря. Ютъ былъ еще на половину внѣ водѣ, но онъ ежеминутно все болѣе погружался, и вскорѣ державшихся на немъ начало срывать за бортъ. Всѣ бросились на ванты; на нихъ не осталось вершка свободнаго мѣста; обремененныя нѣсколькими сотнями человѣкъ, часто погружаясь въ воду, они совершенно ослабѣли. Мачта начала качаться. Не обращая на то вниманія, спасавшіеся ловили оборванные фордуны и бакштаги сломившейся брамъ-стеньги (чего не изобрѣтетъ человѣкъ для своего спасенія!) вязали эти снасти большимъ узломъ, и на такомъ качающемся, веревочномъ маятникѣ, помѣстилось до десяти человѣкъ...»

«Около полудня показалось на вѣтрѣ желтое пятно, и вскорѣ увеличиваясь, дозволило намъ различить корпусъ брига, идущаго

подъ гротъ-марселемъ прямо на насъ. Уже обманутые одинъ разъ надеждою мы не смѣли радоваться. Огромность брига съ барказомъ на ростракъ и непреодолимая въ человѣкѣ любовь къ жизни, заставили однакожъ чѣмъ-то льститься. Бригъ быстро приблизился къ кораблю. Съ бушприхта начали умолять о спасеніи. Бригъ спустился къ лѣвому борту нашего корабля, и съ него видны были люди, державшіеся на фокъ-мачтѣ и на разныхъ обломкахъ; но бездѣйственно пройдя мимо, онъ поворотилъ подъ корму. Въ нѣсколькихъ саженяхъ открылся ему правый нашъ бортъ. Довольно спокойное состояніе воды на сей сторонѣ давало средство легко спасать погибавшихъ. На бригѣ засуетились. Мы думали, что хотятъ спустить барказъ и радостное *ура* пронеслось между нами какъ-то звучнѣе и продолжительнѣе. Радостно вздохнули мы, махали сорванными съ головъ лоскутьями флагдука, называли чужеземцевъ спасителями, поздравляли другъ друга съ жизнію и молились. Безпрестанно ждали мы, что бригъ ляжетъ въ дрейфъ; но никакихъ признаковъ этого не было видно, и побрасопивши не много паруса, онъ легъ нѣсколько полнѣе. Не смѣя угадывать, что хотятъ предпринять наши спасители, мы смолкли, а бригъ дальше, дальше... бьютъ въ колоколъ — ничего не помогаетъ. *Ура* уже недолѣтитъ до него. Безчеловѣчные! Осмотрѣвъ утопавшихъ, они предали ихъ неминуемой гибели, и только еще страшнѣе дали имъ почувствовать безнадежность своего положенія. Бригъ этотъ былъ... Но нѣтъ — умолчу о томъ, какой націи принадлежалъ этотъ бригъ *(Англіи)*; пусть безчеловѣчный поступокъ покроется завѣсою неизвѣстности, и не заставитъ стыдиться цѣлый народъ за безчувственность *одного*...»

«По удаленіи брига, гротъ-мачта медленно начала отдѣляться отъ лѣваго борта корабля. Мичманъ Бубновъ и человѣкъ пятнадцать матросовъ подверглись самой жалкой участи. На обломкѣ мач-

ты собрались они у марса. Два неизбѣжные рода смерти предстояли имъ — утонуть или умереть съ голоду. Двое матросъ, уже засыпали въ оцѣпенѣніи. Мачту отломило, быстро понесло отъ корабля по вѣтру, и волны ежеминутно покрывали несчастныхъ. Часа съ два, или съ три, они были еще видны, какъ едва замѣтное, темное пятно, и постепенно изчезли изъ вида...»

«Артиллерійскій Штабсъ-Капитанъ Чевгуздинъ и братъ его, хотѣли перебраться на фокъ-мачту, плававшую за кормою корабля. Они смѣло двинулись впередъ, хотя волны безпрерывно покрывали ихъ обоихъ, и добравшись до обломковъ шканечныхъ шпангоутовъ, перебирались оттуда по концу, протянутому съ юта на фокъ-мачту, почти достигая желаннаго мѣста, когда волна яростно ударила въ мачту и мгновенно погребла обоихъ братьевъ въ пучинѣ моря. На остаткахъ корабельнаго борта отъ лѣвой крамболы до колокола, то есть на протяженіи не болѣе двухъ сажень, столпилось человѣкъ до сорока; въ числѣ ихъ были Лейтенанты: Васильевъ, Сверчковъ и Дудинскій, Полковникъ Ершовъ, супруга командира и жена боцмана Завьялова, съ грудным на рукахъ младенцемъ. Положеніе супруги капитана было мучительное: въ одномъ платьѣ, которое изорвало волненіемъ, съ открытою головою, съ избитыми руками и ногами, съ обагреннымъ кровью лицемъ, пять разъ смываемая волнами, она долго должна была выдерживать невыносимыя истязанія. Но среди общаго бѣдствія страданія не производили сильнаго впечатлѣнія. Общая участь поставила всѣхъ насъ въ безчувственную безнадежность, заставляя забывать различія пола, возраста и званія; я не могъ однакожъ быть равнодушнымъ при видѣ одной изъ несчастныхъ матерей — это была жена боцмана Завьялова. Она невыпускала изъ рукъ своего ребенка и безпрестанно молилась за него — молилась только о спасеніи своего младенца. Ребенокъ пробылъ двои сутки безъ пищи и питья, въ одной тонкой рубашечкѣ.

Два раза онъ падалъ изъ рукъ матери въ бурунъ и былъ вытаскиваемъ матросами на сѣтки, но и здѣсь волны, ежеминутно перекатываясь черезъ наши головы, затрудняли ему дыханіе. И не диво-ли: молитва матери исполнилась! Ребенокъ ея остался живъ и здоровъ, оправясь совершенно въ первый день нашего спасенія... Много было передъ глазами нашими ужасныхъ, раздиравшихъ сердце сценъ. Семейство одного артиллериста спасалось на ютѣ. Мать, выбившись изъ силъ, уронила своего малютку за бортъ. Младенецъ началъ биться ручонками и долго держался на водѣ, приводя тѣмъ всѣхъ въ изумленіе — онъ какъ будто ждалъ кого-то. Черезъ нѣсколько мгновеній сбросило буруномъ въ море его отца и мать. Обезсиленные, они не долго держались схватясь другъ за друга, и черезъ минуту оба погрузились — за ними исчезло въ волнахъ и дитя ихъ, и — вотъ кого ждалъ младенецъ, вотъ съ кѣмъ хотѣлъ онъ соединиться въ будущей жизни...»

«Утро 1 Сентября было намъ какъ будто предзнаменованіемъ спасенія. Яркое солнце, освѣтившее насъ, могло внушить мысль о могуществѣ и благости Творца, и стихавшій постепенно вѣтеръ дозволялъ намъ немного отдохнуть; но оставшіеся въ живыхъ, съ какимъ-то безчувствіемъ смотрѣли на умиравшихъ, не зная что уже близко было спасеніе.»

«Около 11-го или 12-го часа утра, на горизонтѣ показались мачта, потомъ парусъ, наконецъ полный кузовъ небольшаго тендера. Между нами поднялся смѣшанный крикъ, но *ура* уже не кричали — всѣ громко читали молитвы съ какою-то надеждою на спасеніе. «Слава Тебѣ Господи! Насъ спасутъ!» говорили мы утвердительно другъ другу. Взглянувъ на ютъ, откуда безпрестанно сталкивали въ воду умершихъ, я удивился какъ Мичманъ Левинъ могъ удержаться на стропъ-шкентелѣ шлюпъ-балокъ. Онъ пробылъ на

нихъ нѣсколько часовъ и не задолго предъ спасеніемъ поднялся подъ марсъ, на швицъ-сарвинь-стропы.»

По пріѣздѣ на тендеръ — всего перевезено 170 человѣкъ — продолжаетъ разскащикъ: «пить хотѣлось мнѣ нестерпимо. Прошу воды. Мнѣ даютъ глотокъ. Опытность капитана много содѣйствовала къ облегченію нашихъ страданій. Намъ не давали заснуть. Мы толкали другъ друга, удерживая тѣмъ отъ сна — неминуемой смерти. Всѣ мѣ понимали заботливыя попеченія спасителей нашихъ, и хотя съ большимъ трудомъ, но исполняли ихъ совѣты и даже строгія приказанія. Каждому при спасеніи они давали по полурюмкѣ водки. Выпить ее было ужасное мученіе, но вмѣстѣ съ тѣмъ и необходимость, ибо она замѣтно согрѣвала. Два глотка воды ограничивали все успокоеніе мучительной жажды, ибо полное удовлетвореніе ея причинило бы намъ величайшій вредъ. Мокрое бѣлье и платье замѣнить было не чѣмъ, и оно просыхало на нашихъ плечахъ. Краткость времени въ которое былъ снаряженъ тендеръ для отправленія къ погибавшимъ, и неожиданность случая, не позволили сдѣлать надлежащихъ распоряженій.»

Въ Мандалѣ: «насъ почти на рукахъ несли съ тендера. Для перваго пріема отвели ближайшій на набережной домъ, и платье и бѣлье кучами несли съ разныхъ сторонъ. Каждый звалъ, проспъ къ себѣ въ домъ; но видя наше изнеможеніе, требующее покоя и особеннаго призора, насъ перевели въ довольно хорошую гостинницу и размѣстили по комнатамъ. Матросовъ раздѣлили по обывателямъ. Докторъ немедленно осмотрѣлъ всѣхъ, и нуждавшихся въ его помощи помѣстили въ домѣ, назначенномъ для нашего лазарета. Женщинамъ отвели особую квартиру. Супругѣ командира назначили одну изъ комнатъ гостинницы. Вскорѣ возвратилась шкуна. На ней привезли 120 человѣкъ. Каптейнъ шкуны Андресъ Бенсенъ, заслуживаетъ вполнѣ признательное воспоминаніе наше за его ве-

ликодушные поступки. Спасенную имъ команду немедленно размѣстили по квартирамъ. Докторъ спѣшилъ оказать всевозможныя пособія, и всѣ мы быстро и замѣтно поправлялись въ своемъ здоровьи.»

«По назначенію вице-губернатора предполагалось команду изъ Мандаля перевести въ Христіанзандъ, гдѣ по большому числу жителей, все было дешевлѣ и удобнѣе можно было размѣститься... Радушіе жителей превышало все, что только можно было ожидать отъ самыхъ доброжелательныхъ людей. Къ 7 числу мы окончили дѣла наши въ Мандалѣ, провѣрили спасенныя въ желѣзномъ сундукѣ экипажныя деньги и простились съ добрыми Мандальцами. Память объ нихъ сохранится на всегда въ сердцѣ каждаго изъ насъ. Команда, раздѣленная на двѣ партіи, выступила 7 сентября утромъ, и къ 7 часамъ вечера того-же дня мы вступили въ Христіанзандъ, сдѣлавъ 50 верстъ. Толпы любопытныхъ провожали насъ по улицамъ. Всю команду помѣстили въ одномъ домѣ. Офицерамъ приготовлены были номера въ двухъ гостинницахъ: Гамбургъ и Британія.»

«На другой день почетные жители пріѣзжали навѣстить командира и офицеровъ. Каждый изъ нихъ старался быть чѣмъ нибудь полезнымъ, но особенную и полную благодарность нашу заслужили вице-губернаторъ г. Фалькъ и русскій консулъ г. Исаксенъ, всячески усердствовавшіе помочь нашему несчастному положенію. Дней черезъ шесть по прибытіи нашемъ въ Христіанзандъ пріѣхалъ окружный губернаторъ г. Семсъ. Почтенный, заслуженный генералъ этотъ, въ день пріѣзда посѣтилъ нашего командира, предлагая ему услуги по всѣмъ распоряженіямъ до него касавшимся.»

«Сентября 16 вечеромъ велѣно было перебраться на суда. На канунѣ дня отправленія посѣтили мы почетныхъ жителей Христіанзанда, удостоивавшихъ насъ своею радушною пріязнью. Радость, съ какою встрѣчали насъ, обращалась теперь въ унынie; какъ буд-

то мы разставались съ родными, и какъ будто они провожали въ насъ родныхъ. Среди добрыхъ, гостепріимныхъ Норвежцовъ, самое несчастіе намъ казалось легко. Понимая вполнѣ нашу горькую участь, они даже старались развлечь насъ всевозможными удовольствіями, и незабвенную о себѣ память Христіанзандцы врѣзали въ наши сердца неизгладимыми чертами. Никогда не будутъ забыты нами почтенныя семейства Фалька, Исаксена, Сальвезена, доктора Гуль, П. Дедекаля, Рейнхардъ, Рюбертъ, Гильмерсъ, Альбрехтсонъ, Спгкгольмъ, Ватне и всѣ другіе. Великодушныя дѣла ихъ мы передаемъ благодарности нашихъ соотечественниковъ.»

Всѣ спасшіеся, тою-же осенью были переправлены въ Кронштатдъ на транспортѣ Тверца, построеннымъ и вышедшимъ изъ Архангельска вмѣстѣ съ кораблемъ Ингермапландомъ, но разлучившемся въ штормъ 21 августа, и пришедшимъ сюда отъ Готенбурга, гдѣ узналъ о крушеніи корабля, и на нанятомъ купеческомъ суднѣ, оставя Христіанзандъ 17 сентября. Транспортъ встрѣтилъ на пути, у Готланда, жестокій противный штормъ, причинившій ему многія поврежденія въ вооруженіи, и прибылъ къ Кронштатду вечеромъ 3-го октября, а черезъ два часа вслѣдъ за нимъ, пришло и нанятое купеческое судно.»

«Такъ кончилась кампанія транспорта «Тверца» и *семидесяти-двухъ-дневное* странствованіе корабля «Ингермапландъ.»

1843 г. Транспортъ **Сухумъ-Кале.** Командиръ Лейтенантъ *В. Ѳ. Гриневскій.* (Черн. м.) Стоялъ на двухъ якоряхъ, сгружая привезенную для отряда провизію. Бурею отъ югозапада, начавшеюся съ вечера 3-го декабря, особенно скрѣпчавшею къ утру 4-го, съ дождемъ и градомъ, при нашедшемъ въ 7 часовъ жестокомъ отъ WSW шквалѣ, цѣпь одного якоря (дагликса) лопнула, а съ другаго (плехта) подрейфовало, и выбросило транспортъ къ берегу въ одной милѣ отъ крѣпости. Вода въ бухтѣ кипѣла бѣлою

пѣною. Съ перваго удара о рифъ выбило и сломило руль; частые и сильные удары разслабили члены корпуса, и вода стала прибывать; вскорѣ транспортъ началъ переламываться позади фоковыхъ русленей, и съ двухъ часовъ пополудни находился уже въ гибельномъ положеніи; волненіе ходило черезъ; въ продолженіи осьми часовъ, команда находилась почти безпрерывно въ водѣ. Съ стоящихъ вблизи судовъ, помощи невозможно было подать. Наконецъ, при высланномъ изъ крѣпости прикрытіи, стали перебираться на берегъ по перлиню, переданному съ мачты транспорта; всѣ бывшіе на суднѣ, 5 офицеровъ и 34 матроса, спаслись. Буря продолжалась еще до 5 числа; 6-го стало стихать, и командиръ разбившагося транспорта приступилъ къ выгрузкѣ вещей и груза; но въ ночи на 7-е снова задулъ крѣпкій NW, при сильной зыби отъ SW, продолжавшейся трое сутокъ, и прекратилъ выгрузку, сильно повредивъ остававшіяся части транспорта, впослѣдствіи однакожъ снятаго.

Въ продолженіи настоящей бури, многія другія суда на Черномъ морѣ, потерпѣли разныя бѣдствія; военный бригъ Эндиміонъ, подъ командою Капитанъ-Лейтенанта Зорина, находившійся въ юго-восточномъ углу Чернаго моря, около Батума, тоже былъ близокъ къ опасности; но вырвавшійся изъ ущелья SO спасъ его. Шквалomъ 6-го числа отъ NW, сорвало съ швартововъ нѣсколько судовъ съ Севастопольской гавани, впрочемъ избавленныхъ отъ поврежденій дѣятельностію ихъ командъ.

* **1845** г. Транспортъ [illegible]. Командиръ Мичманъ *А. П. Григорьевъ.* (Беринг. м.) Входя въ Авачинскую губу, послѣ полудня 27 сентября, заштилѣлъ, и сталъ на якорь почти на срединѣ входа, въ одной милѣ на SW 67° отъ камней Три-Брата, на глубинѣ $9\frac{1}{2}$ саж., грунтъ песокъ, канату вытравлено 35 саж. Мѣсто гдѣ зоштилѣлъ совершенно открытое морю, а до Измѣнной

бухты, гдѣ есть изрядная якорная стоянка, оставалось до 6 верстъ; но сильное противное теченіе, не позволяло идти буксиромъ или верноваться, тѣмъ болѣе, что на транспортѣ были только двѣ небольшія и тяжелыя на ходу шлюпки (4 и 8 весельныя), а команда, проведшая послѣдніе дни почти безъ отдыха, совершенно обезсилена.

Окончивъ работы и отдавъ приказаніе увѣдомлять о всякой перемѣнѣ погоды, командиръ спустился въ каюту отдохнуть отъ безпрерывнаго двухъ-суточнаго бдѣнія. На вахтѣ оставался, до 7-го часа кондукторъ Дурынинъ, а съ 7-го слѣдовало вступить Прапорщику Семчину.

Въ одиннадцатомъ часу вечера вѣтеръ сталъ задувать отъ ONO, и вскорѣ засвѣжѣлъ; транспортъ подрейфовало. Командиръ, немедленно вышедшій на верхъ, приказалъ ставить паруса, чтобы удалиться въ море; но едва успѣли отдать форъ-марсель, какъ за кормою брига, съ права и съ лѣва, открылись камни. Отойти уже не было никакой возможности, и потому бросили другой якорь, вытравивъ канатовъ 65 и 30 сажень (болѣе, по близости камней, нельзя было травить); закрѣпили паруса, спустили брамъ-реи и брамъ-стеньги, стали готовить къ спуску нижнія реи. Все это дѣлалось съ быстротою необыкновенною. Транспортъ остановился не надолго, и вскорѣ опять подрейфовалъ, а во второмъ часу ударился о камень, на рифѣ Ягодной бухты. Съ первыхъ ударовъ руль выскочилъ и трюмъ наполнился водою. Гибель была рѣшена! Поручивъ сохраненіе журнала Прапорщику Семчину, а денежный сундукъ кондуктору Дурынину, и приказавъ квартирмейстеру Яблокову имѣть попеченіе о пассажирахъ, командиръ сдѣлалъ послѣднее усиліе, чтобы облегчить неизбѣжное крушеніе: поставилъ паруса, въ надеждѣ заворотить ближе къ берегу; но это не помогло: транспортъ нетрогался съ мѣста, и только бился о камни съ ужасною

силою. Хотѣли спустить гребныя суда — ихъ вырвало и унесло; хотѣли дѣлать плоты — буруны разрушали всѣ усилія. Вскорѣ корпусъ транспорта повалился на лѣвый бокъ, такъ что мачты его ушли въ воду; при этомъ, 14 человѣкъ были снесены волнами и погибли; въ числѣ ихъ были: Прапорщикъ *Александръ Семчинъ* съ женою, Лекарь *Сигизмундъ Станкевичъ* съ женою, штурманскій ученикъ *Александръ Самойловъ*, 5 женщинъ, 2 дѣтей, Якутъ и служитель. Самъ Григорьевъ былъ тоже сброшенъ буруномъ за бортъ; но успѣлъ за что-то ухватиться, и съ отчаяннымъ усиліемъ выбрался на русленя праваго борта. Тамъ собрались и всѣ другіе, избѣжавшіе гибели. Вѣтеръ ревѣлъ, ночь была темная и ненастная, волны ходили черезъ палубу, били о камни и разрушали корпусъ. Надежды на спасеніе не было; гибель казалась близкою и неизбѣжною — страшная гибель!..

По Провидѣнію было угодно спасти несчастныхъ, испытавъ ихъ всѣми ужасами безнадежнаго крушенія! Въ 8-мъ часу утра, бурунами перебросило корпусъ транспорта черезъ камни и принесло къ берегу. Кондукторъ Дурышинъ первымъ бросился на берегъ съ концемъ веревки, и при этой помощи, съ убывшею при отливѣ водою, всѣ благополучно перебрались на берегъ. Несчастный командиръ послѣднимъ оставилъ развалины своего транспорта—первое судно порученное въ его команду — и сойдя на берегъ упалъ отъ изнеможенія.

Берегъ на который спаслись, у Ягодной бухты, совершенно пустой, и команда не имѣла ни огня, ни провизіи, ни платья. По счастію, случились не вдалекѣ промышленники, собиравшіе здѣсь ягоды, и первые подали имъ помощь. Между тѣмъ послали на ближайшій маякъ, для извѣщенія о бѣдствіи.

Еще утромъ 27 сентября Петропавловскій портъ былъ извѣщенъ о приближеніи транспорта Гижига, и на встрѣчу его высланъ

лоцманъ. Достигнувъ Ракова маяка, лоцманъ остался здѣсь до утра, ибо за густымъ туманомъ не надѣялся отыскать его.

Въ 5 часовъ пополудни 28 числа Петропавловскому порту было дано знать, что судно терпитъ бѣдствіе, и тогда-же на помощь ему выѣхали: помощникъ начальника порта Капитанъ-Лейтенантъ Рыдалевъ и Прапорщикъ Секеринъ, на двухъ шлюпкахъ; къ нимъ присоединились два Американскихъ и одинъ Англійскій китобойщики, на своихъ трехъ лодкахъ. Всѣ они, въ этотъ день успѣли достигнуть только Соловаренной бухты, гдѣ были принуждены остановиться за темнотою и сильными бурунами. На другой день, 29-го они отыскали мѣсто крушенія транспорта (въ точности имъ неизвѣстное дотолѣ), приблизились къ нему, и при этомъ три лодки выкинуло на берегъ, а двѣ, на которыхъ были Капитанъ-Лейтенантъ Рыдалевъ и Американецъ Свейнъ перевернуло, и бывшіе на нихъ едва спаслись.

Корпусъ транспорта совершенно разрушенъ, и рангоутъ его по большей части переломанъ. Грузъ почти весь спасенъ, также почта и денежный ящикъ; журналъ найденъ выкинутымъ на берегъ.

Комиссія Военнаго суда, оправдавъ и одобривъ всѣ распоряженія командира, приговорила: дѣло объ этомъ крушеніи предать волѣ Божіей; согласно съ этимъ послѣдовало утвержденіе Генералъ-Аудиторіата и Адмиралтействъ-Совѣта.

1846 г. Транспортъ **Кура.** Командиръ К. Ф. Штурмановъ Подпоручикъ *А. К. Буславевъ.* (Касп. м.) Употреблявшееся при Астраханскомъ портѣ какъ догрузное судно, для снабженія чрезъ мелководія Волжскаго устья другихъ судовъ, назначавшихся въ дальнѣйшія плаванія, 3-го ноября стоялъ на взморьѣ, въ 32 миляхъ SO 14½° отъ четырехъ-бугорнаго знака, на глубинѣ 2½ саж., вблизи транспорта Эмба, имѣя назначенный на него грузъ. На другой день подулъ очень свѣжій WNW, и вмѣстѣ съ нимъ началась

зима: пошелъ снѣгъ и наступили морозы. Отъ большой качки открылась течь по $2\frac{1}{2}$ д. въ часъ и стали расходиться ватеръ-вельсы. Вѣтеръ стихалъ только временно. Вечеромъ 7-го, командиръ транспорта Эмба приказалъ Командиру этого догрузнаго транспорта слѣдовать для зимовья на о. Кулалы, лежащій къ востоку. Въ тотъ день за крѣпостію вѣтра онъ не могъ сняться съ якоря, и снялся только вечеромъ слѣдующаго, когда позатихло нѣсколько, слѣдуя подъ однимъ фокъ-стакселемъ. Но на другой день сдѣлался штиль и съ вечера вѣтерокъ подулъ отъ OSO. По этому, командиръ призналъ за лучшее возвратиться къ порту. Въ 10 ч. вечера 10 ноября, когда находились по счисленію отъ четырехъ-бугорнаго знака на SO 50° въ 34 миляхъ, на глубинѣ $2\frac{1}{2}$ саж., льды окружили транспортъ совсѣхъ сторонъ, и командиръ, полагая что ставъ на якорь можетъ удержать свое мѣсто, а льды пройдутъ мимо, отдалъ якорь. 5 купеческихъ судовъ и до 100 большихъ рыболовныхъ лодокъ, было затерто льдомъ на томъ-же мѣстѣ. Вѣтеръ стоялъ средній, OtS; шелъ снѣгъ и морозило. Въ слѣдующій день, вечеромъ 11-го, пеньковый канатъ транспорта перетерло льдомъ, а цѣпнаго у него не было, и стало срѣзать корпусъ; потому, отрубивъ канатъ, командиръ его спустился со льдомъ. Послѣ полудни 12-го ледъ орѣдѣлъ; но какъ уже не оставалось ни какой надежды вернуться къ порту, то командиръ рѣшился идти въ Баку, 300 миль южнѣе. На суднѣ, не приспособленномъ для дальнихъ плаваній, ветхомъ и уже прорѣзанномъ, безъ запасовъ и безъ воды, возможность такого перехода казалась очень сомнительною; но ближе убѣжища не было. Послѣ полудни пронесло мимо транспорта пять опрокинутыхъ лодокъ, на которыхъ людей не было. Гротъ, брифокъ и марсель, т. е. почти всѣ паруса транспорта были изорваны; воду едва успѣвали откачивать; а между тѣмъ вѣтеръ усиливался, и 15-го сдѣлался штормъ отъ OSO; стали держать на NW. Въ полдень воды

въ транспортѣ было 2 фута, и какъ она все прибывала, а вѣтеръ не утихалъ, то для спасенія команды и груза, спустились къ берегу. Берегъ сталъ открываться въ 5-мъ часу, и къ счастію, около него не было льдовъ. Въ $7\frac{1}{2}$ часовъ транспортъ былъ выкинутъ на мелководіе 3 футовъ, на Тарковскомъ берегу, близь укрѣпленія Козіюртъ. Тарковскій комендантъ выслалъ прикрытіе, и въ теченіи декабря мѣсяца, весь грузъ и вооруженіе перевезены въ укрѣпленіе, куда отправилась и команда. Впослѣдствіи транспортъ былъ разобранъ, прослуживъ на морѣ восемь лѣтъ, съ 1837 года.

1847 г. Бригъ **Несторъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. А. Сарычевъ.* (Финск. з.) Посланный изъ Ревеля къ о. Коунисари, съ провизіею для промѣрнаго отряда, бригъ этотъ, тотчасъ по выходѣ, въ половинѣ 2 часа пополудни 7 Іюня, былъ окруженъ густымъ туманомъ; пройдя $8\frac{1}{4}$ миль по NO и 44 по O, съ свѣжимъ попутнымъ вѣтромъ, и въ томъ-же туманѣ, въ 11 ч. вечера, когда считалъ себя на NWtN въ $5\frac{1}{2}$ м. отъ о. Стеньшхера, для предосторожности привелъ къ вѣтру, на NNW, и пройдя 2 мили, сталъ на южный рифъ этого самого острова. Послѣ тщетныхъ усилій сняться, команда безъ затрудненія перебралась на островъ, у котораго стали; къ вечеру бригъ повалился на бокъ, и потомъ совсѣмъ *разбитъ.* О бѣдствіи было извѣщено въ Ревель, съ посланнымъ на шлюпкѣ офицеромъ; но еще прежде прибытія оттуда парохода на помощь, бѣдствующіе на этомъ голомъ островѣ, были замѣчены и посѣщены 10 Іюня, шедшимъ мимо начальникомъ съемки Капитаномъ 1 ранга Рейнеке. Командиръ оправданъ.

1847 г. Транспортъ **Мста.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Ѳ. П. Кемецкій.* (Финск. з.) Посланный изъ Кронштата въ Свеаборъ и Ревель, съ лѣсами, 13 Сентября, между острововъ Сескара и Соммерса, встрѣтилъ крѣпкій противный вѣтръ, спустился въ Біэркэ-Зундъ, и послѣ полудни, приближаясь къ берегамъ, тогда

покрывшимся пасмурностію, сталъ на банку Риси, между острововъ Біэркэ и Торсара. Къ вечеру транспортъ наполнился водою. Въ ночи команда перевезена на берегъ и стали производить выгрузку. Изъ Кронштата былъ присланъ пароходъ для снятія транспорта; но всѣ усилія оказались безплодными, и въ концѣ того же мѣсяца, этотъ транспортъ совсѣмъ *разбитъ*. Командиръ оправданъ.

* **1847** г. Военный транспортъ **Адлеръ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. А. Вектонъ.* (Черн. м.) Стоялъ у Абхазскихъ береговъ, противъ форта Вельяминова. Бурею отъ югозапада, начавшеюся въ ночи на 17 Февраля, предшествуемою сильною зыбью, не позволявшею при недостаточномъ грузѣ сняться съ якоря, по утру въ этотъ день былъ снесенъ съ якорей къ берегу, причемъ лопнули два каната, съ перваго удара гротъ-мачта пробила киль, а со втораго провалилась палуба; люди, упавшіе внутрь судна, были первыми жертвами крушенія. Волны разносили остальныя части; погибавшіе спасались хватаясь за обломки; но выкидываемые съ ними на берегъ, были забираемы въ плѣнъ горцами. Большое разлитіе рѣки Тугапсе, за которою совершилось это крушеніе, не допустило, два раза высылаемый изъ крѣпости отрядъ, защитить погибавшихъ. Потонули: державшіеся за планширь, командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Петръ Антоновичъ Вектонъ*, сохранившій твердость духа и дѣлавшій распоряженія до послѣдней минуты жизни; Лейтенантъ *Тимоѳей Хадыкинъ 2*, и К. Ф. Ш. Подпоручикъ *Романъ Прохоровъ*, 14 человѣкъ нижнихъ чиновъ команды транспорта, 9 нижнихъ чиновъ линейныхъ баталіоновъ и 1 вольный человѣкъ. Лейтенантъ *Левъ Кульчицкій*, спасшійся на обломкѣ, взятъ въ плѣнъ, но освобожденъ впослѣдствіи, вмѣстѣ съ 24 человѣками нижнихъ чиновъ команды транспорта, 10 нижними же чинами линейныхъ баталіоновъ и 1 мѣщаниномъ тоже большею частію освобожденныхъ.

Буря была дѣйствительно страшная: изъ семи судовъ Абхазскаго отряда, только два остались безъ поврежденій; пароходъ Калхида обламало и стало заливать; въ Одессѣ, Козловѣ, Севастополѣ, Оеодосіи и Керчѣ, множество купеческихъ судовъ потерпѣло крушеніе, и пропало безъ вѣсти. Замѣчательно, что въ сѣверной части Кавказскаго берега, дулъ жестокій NO, въ то время какъ въ южной, съ такою же силою SW.

* **1847** г. Шхуна **Вѣстникъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. Ш. Скаловскій.* (Черн. м.)

Слѣдующее описаніе, заимствуемъ изъ письма Капитанъ-Лейтенанта *Арказа*, напечатаннаго въ Морскомъ Сборникѣ 1848 г. т. I, № 3, дополняя его подлинными документами:

«Въ продолженіе истекшей зимы морозы, сопровождаемые жестокими NO вѣтрами, содѣлывали плаваніе по Черному морю весьма опаснымъ. Множество купеческихъ судовъ на всѣхъ берегахъ Чернаго моря выброшено и нѣсколько военныхъ судовъ нашихъ сдѣлалось жертвой суровой зимы. Постараемся вкратцѣ описать происшествія относящіяся до Черноморскаго флота, почерпнутыя изъ мѣстныхъ газетъ и частныхъ извѣстій.»

«Съ половины октября мѣсяца, пишетъ Капитанъ-Лейтенантъ Арказъ, постоянно стояли вѣтры изъ NO-й четверти, иногда чрезвычайно сильные, сопровождаемые морозами, которые въ декабрѣ мѣсяцѣ, въ нѣкоторыхъ пунктахъ Черноморскаго берега доходили до 15 и даже до 25° градусовъ. Море было покрыто густыми испареніями, закрывавшими всѣ предметы, что еще увеличивало опасность плаванія »

«Въ такую погоду, 10 декабря, бригъ-шхуна Вѣстникъ, окончившій годовую, прекрасную кампанію въ Архипелагѣ, вышелъ изъ Босфорскаго пролива, чтобы идти въ Севастополь. Крѣпкіе NO-е вѣтры, съ морозомъ отъ 5 до 12° и постоянные туманы,

не дозволявшіе сдѣлать вѣрное опредѣленіе мѣста, было причиною нѣкоторой погрѣшности въ счисленіи.»

«Ночью на 22 декабря, слѣдуя бейдевиндъ подъ триселями и не ожидая близости берега, (который однакожъ открывался еще 19 декабря, по счисленію Херсонисскій маякъ, въ 32 миляхъ), со шхуны увидѣли его передъ носомъ въ двухъ кабельтовыхъ. Тотчасъ стали приводить, но отъ брызговъ волненія, замерзавшихъ немедленно, на всѣхъ парусахъ образовалась кора льду; снасти въ два дюйма толщиною сдѣлались въ 10 дюймовъ, и потому не смотря на то, что стаксель-фалъ, лееръ и шкотъ были обрублены, стаксель стоялъ какъ будто его не трогали; шхуна шла къ вѣтру весьма медленно и не прошло двухъ минутъ, какъ кормой она стала на мель. Имѣя большой дифферентъ, она носомъ покатилась подъ вѣтръ къ берегу, и когда пришла на фордевиндъ, ее вѣтромъ и волненіемъ подвинуло еще болѣе къ берегу, бросило на берегъ и начало сильно бить. Тотчасъ для уменьшенія силы ударовъ, срублены мачты, и по невозможности въ этихъ обстоятельствахъ спасти шхуну, начали принимать мѣры для спасенія команды. Баркасъ выбросило на берегъ и осталась только двойка, на которой къ разсвѣту удалось свезти всѣхъ людей. Потеря состояла, къ счастію, только въ одномъ человѣкѣ убитомъ, паденіемъ мачты. Въ это время на берегу доходило до 18°.»

«Шхуна разбилась на западной сторонѣ Крымскаго полуострова, въ 8 миляхъ отъ Тарханкутскаго маяка, близъ деревни Торнаджи, около таможеннаго кордоннаго поста, съ котораго чрезъ другіе кордонные посты, немедленно сообщено было извѣстіе о томъ въ Севастополь. Тотчасъ посланъ на мѣсто крушенія пароходъ, для поданія возможной помощи; пароходъ шелъ вдоль берега въ полутора кабельтовыхъ отъ него, чтобы при густомъ туманѣ не пройти мимо выброшенной шхуны. Онъ плылъ въ густой массѣ замерзающей воды и наконецъ увидѣлъ у берега, совершен-

но покрытую льдомъ, глыбу льда болѣе другихъ... Это была шхуна Вѣстникъ, которую узнать можно было только по обломку мачты. По осмотру оказалось, что проломлена и слѣдовательно спасти ее нельзя. Перевезли на пароходъ команду, и съ погибшей шхуны сняли все, что было возможно, а вскорѣ сильнымъ SO вѣтромъ ее разбило вовсе.»

1847 г. Баржа *№* **1.** Командиръ К. Ф. Ш. Кондукторъ *П. В. Некрасовъ.* (Касп. м.) Слѣдуя изъ Астрахани къ Петровскому укрѣпленію съ грузомъ, вечеромъ 8 Сентября, обгибая Чеченскую косу, съ свѣжимъ вѣтромъ отъ OSO, потерялъ мачту, и потому сталъ на якорь. Сперва лопнулъ канатъ одного якоря, потомъ другаго, и около полуночи съ 11 на 12 число, бросило на мель, на восточной сторонѣ о. Уча. Баржа впослѣдствіи снята.

1848 г. Корветъ **Ифигенія.** Командиръ Капитанъ 2 ранга *П. Ѳ. Юрковскій.* (Черн. м.) Этотъ корветъ, и съ нимъ нижеслѣдующія четыре судна, потерпѣли крушеніе, въ ночи съ 12 на 13-е и 13 Января, у Новороссійска, отъ сильной сѣверовосточной бури, при морозѣ доходившемъ до 16°.

Слѣдующее описаніе страшнаго событія этого крушенія, заимствую изъ описанія очевидца, Лейтенанта *Аминова,* въ статьѣ его, напечатанной въ Морскомъ Сборникѣ 1848 г. т. I, *№* 3.

«Около половины Января въ Новороссійскомъ портѣ, на восточномъ берегу Чернаго моря свирѣпствовала бора, при сильномъ морозѣ, превосходившее страшною и разрушительною силою всякое вѣроятіе. Отрядъ нашъ, подъ командою Контръ-Адмирала Юрьева, находившійся въ то время въ Новороссійскѣ, пострадалъ почти во всѣхъ своихъ судахъ, изъ которыя одни совершенно погибли, другія-же понесли весьма значительное поврежденіе.»

«12 Января на Новороссійскомъ рейдѣ стояли слѣдующія суда, подъ командою Контръ-Адмирала Юрьева, находившагося въ

Новороссійскѣ: фрегатъ *Мидія*, Капитанъ 1 ранга Касторфъ; корветъ *Пиладъ*, Капитанъ 2 ранга Юрковскій; бригъ *Паламедъ*, Капитанъ-Лейтенантъ Вердеманъ; шхуна *Смѣлая*, Лейтенантъ Колчинъ; тендеръ *Струя*, Капитанъ-Лейтенантъ Леоновъ. Всѣ на мертвыхъ якоряхъ, имѣя двѣ свои цѣпи приклепанными къ рымамъ бочекъ; Кавказскаго вѣдомства пароходъ 120 силъ *Боецъ*, Капитанъ 2 ранга Рыкачевъ, и транспортъ *Гостогай*, Лейтенантъ Щеголевъ, на своихъ якоряхъ.»

«Съ утра погода стояла непостоянная и вытръ поперемѣнно дулъ со всѣхъ румбовъ, почему у насъ подтянули цѣпь, оставя по 15 саженъ на клюзѣ; въ полдень начали образовываться смерчи, которые въ разныхъ мѣстахъ показывались и исчезали; въ 2 часа смерчь, ворочаясь подъ носомъ, вдругъ съ ужасной силой обрушился на насъ отъ NO; въ одно мгновеніе обѣ наши цѣпи, толщиною въ $1\frac{3}{8}$ дюйма, лопнули; тотчасъ отдали дагликсъ и плехтъ и удержались, вытравя перваго 55 а втораго 35 саженъ; въ это-же время бригъ Паламедъ, бывшій въ разстояніи отъ насъ на $1\frac{1}{2}$ кабельтова, имѣлъ штиль и цѣпи его даже не вытягивались. Послѣ этого вѣтръ постоянно началъ свѣжѣть отъ NO, и показались всѣ признаки близкой боры; почему Адмиралъ сдѣлалъ сигналъ: спустить стеньги и нижнія реи, что у насъ тотчасъ и было исполнено.»

«Вѣтръ все болѣе и болѣе усиливался, горы и рейдъ покрывались непроницаемымъ туманомъ, воздухъ былъ наполненъ оледенѣлыми водяными брызгами, которыя, примерзая къ снастямъ и рангоуту, образовали огромныя глыбы льда. Такъ мы стояли до 2 часовъ утра 13 числа, когда вѣтръ превратился въ совершенный ураганъ и насъ начало дрейфовать; оба запасные якоря тотчасъ отданы съ 30 саженями пеньковыхъ канатовъ, но не смотря на это насъ стащило къ берегу около 60 саженъ, прежде чѣмъ они забрали; тогда у насъ подъ кормою осталось 18 футовъ. Ураганъ

ревѣлъ съ ужасающей силой, мракъ былъ непроницаемый, куски льда величиною въ пушечное ядро, безпрестанно падали со снастей и многихъ перераннли; морозъ стоялъ 14° Реомюра. Поэтому легко можно судить, что мы съ нетерпѣніемъ ожидали разсвѣта. Въ 8-мъ часу начало разсвѣтать, но положеніе наше не сдѣлалось отъ этого лучше: вѣтеръ былъ въ прежней силѣ, туманъ такъ густъ, что находясь антретно въ 80 саженяхъ отъ берега, ничего не было видно. Наконецъ въ 9-мъ часу туманъ началъ рѣдѣть, и картину, представившуюся нашимъ глазамъ, нельзя описать. Пароходъ Босцъ на мели и на боку лѣвѣе насъ; правѣе за крѣпостью бригъ Паламедъ, съ переломленной гротъ-мачтой, на боку, бьется на каменномъ рифѣ; а дальше за карантиномъ транспортъ Гостогай кормой на мели, но еще удерживаемый прямо противъ вѣтра двумя цѣпями; у насъ же подъ вѣтромъ буруны кипѣли, какъ вода въ паровомъ котлѣ. Вѣтръ тогда-же не много смягчился и надежда удержаться на якоряхъ ожила; но послѣ полудни онъ возобновился въ прежней силѣ, и насъ начало по немногу дрейфовать, такъ что въ 7 часовъ вечера подъ кормою было $16\frac{1}{2}$ футъ. Въ исходѣ 8-го часа лопнулъ запасный канатъ съ лѣвой стороны и вскорѣ руль начало стучать; его тотчасъ сняли съ петель и спустили на воду; корветъ еще немного стоялъ покойно, но въ половинѣ 9-го часа почувствовали первый ударъ и корветъ началъ сильно биться, все болѣе и болѣе подвигаясь къ берегу; въ полночь открылась сильная течь, такъ что помпы едва успѣвали откачивать воду. На разсвѣтѣ 14 числа имѣли мы подъ кормою 8 футовъ, и корветъ стоялъ довольно спокойно на песчаномъ грунтѣ, въ 40 саженяхъ отъ берега.»

«Но какъ описать вамъ чувство овладѣвшее нами, когда при рѣдѣющемъ туманѣ, напрасно начали мы искать тендера. Вскорѣ удостовѣрились въ ужасной истинѣ, что онъ съ офицерами и съ командой затопленъ; ибо на поверхности воды виднѣлся только топъ

мачты. Ужасная участь нашихъ сослуживцевъ сильно подѣйствовала на насъ; но скоро мысль о собственной опасности, заставила думать о себѣ. Такъ какъ вѣтръ и волненіе не много утихали, то съ помощію береговыхъ жителей, протянули къ берегу лееръ, и по немъ Капитанъ рѣшился начать перевозку больныхъ и части экипажа на берегъ; но съ 2 часа пополудни снова засвѣжѣло, и тогда прекратили переправу до слѣдующаго утра; вечеромъ и ночью корветъ стоялъ довольно покойно, и его только изрѣдка постукивало, но вода начала съ большою силою прибывать. Съ разсвѣтомъ 15 числа погода утихла и тогда перевозили всю команду на берегъ; послѣ чего и офицеры переправились; въ половинѣ 12-го переправился и я, вмѣстѣ съ старшимъ Лейтенантомъ; тогда на корветѣ остался одинъ Капитанъ, но и онъ тотчасъ послѣ насъ переѣхалъ; и такъ вся команда спасена благополучно (большая часть съ отмороженными членами), а корветъ оставленъ. Въ теченіи всѣхъ этихъ бѣдственныхъ дней, я съ любопытнымъ удовольствіемъ наблюдалъ благородныя распоряженія нашего Капитана. Когда доложили ему объ ужасной участи тендера, онъ, увидѣвъ только топъ его мачты, прослезился и благоговѣйно перекрестился; тогда только чувство человѣчества взяло свое; остальное время онъ былъ Капитаномъ, въ прекраснѣйшемъ смыслѣ этого слова.»

«Насъ всѣхъ приняли въ госпитали, гдѣ до насъ уже были офицеры съ другихъ выкинутыхъ судовъ; изъ нашей команды болѣе сорока человѣкъ поступило въ госпитали съ отмороженными членами, и со всѣхъ другихъ судовъ почти половина команды. Мы въ этомъ горѣ еще счастливѣе другихъ, ибо въ послѣдніе дни имѣли случай перевести съ корвета, какъ служительскій такъ и офицерскій багажъ; но служащіе на бригѣ Паламедъ потеряли все, и изъ брига ничего нельзя было достать, потому что онъ наполненъ водою. На бригѣ потонуло 5 человѣкъ; остальные спасены. По собраннымъ

свѣдѣніямъ, вѣроятно тендеръ былъ затопленъ тяжестью льда. Со шхуны объявили, что тендеръ 13 числа вечеромъ палилъ пушки и дѣлалъ сигналы, но за густотою тумана и ревомъ, ничего разобрать не могли, и какая человѣческая сила могла бы тогда дать помощь? Командиръ тендера оставилъ жену и 5 дѣтей въ самомъ бѣдственномъ положеніи; вмѣстѣ съ нимъ утонули Мичмана *Обезьянинов*ъ *и Ковалевскій 1* и 45 матросъ. Шхуна Смѣлая избавилась отъ одной участи съ тендеромъ только тѣмъ, что отрубила свой утлегарь, брифокъ-рею и весь свой бѣгучій такелажъ, съ висѣвшимъ на нихъ неимовѣрнымъ количествомъ льда. (Командиръ шхуны намѣревался бросить въ море пушки, для облегченія судна; но пока успѣли сбросить лежавшій на орудіяхъ спущенный рангоутъ и другія тяжести, слившіяся въ одну плотную массу льда, шхуна сѣла такъ глубоко, что портовъ пушечныхъ не было уже возможности открыть.) О количествѣ льда облѣпившаго такелажъ, можете судить потому, что у насъ новый форъ-марса-шхотъ оборвался отъ его тяжести. Изъ всей прекрасной эскадры, еще 12 числа украшавшей Новороссійскій рейдъ, теперь только фрегатъ *Мидія* можетъ идти въ море, а потому мы съ нетерпѣніемъ ожидаемъ прибытія другой эскадры, подъ командою Контръ-Адмирала Колтовскаго.»

«Адмиральскій фрегатъ Мидія, отъ тяжести намерзшаго на скулахъ и бушприхтѣ льду, погрузился носомъ въ воду, почти до клюзовъ, и если бы вѣтеръ не стихъ, то можетъ быть и онъ не избавился бы отъ страшной участи, постигшей несчастный тендеръ Струя.»

Корветъ, чрезъ двѣ недѣли былъ снятъ.

(См. еще далѣе: крушеніе парохода «Боецъ.»)

* **1848** г. Бригъ **Паламедъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. П. Вердеманъ.* (Черн. м.)

Слѣдующія описанія крушеній, заимствуемъ изъ подробнаго опи-

санія этихъ крушеній, напечатаннаго въ Морскомъ Сборникѣ 1848 г. т. I, №№ 9 и 10, повѣряя и дополняя подлинными донесеніями:

«Этотъ бригъ тоже стоялъ на бриделѣ № 3; во 2 часу ночи съ 12 на 13 Января, лопнула сперва лѣвая цѣпь, почему отдали два якоря, дагликсъ съ 55 и плехтъ съ 45 саженями цѣпей; вскорѣ потомъ лопнула правая цѣпь отъ бриделя и отдали третій запасный якорь съ 50 саженями пеньковаго каната. Бригъ оставался на двухъ якоряхъ, а канатъ третьяго былъ слабъ; глубина за кормою была 26 футовъ. Сильнымъ волненіемъ выбило погонный бортъ и положеніе брига съ этой минуты сдѣлалось весьма опаснымъ. Три раза, необыкновеннымъ усиліемъ офицеровъ бортъ былъ заколачиваемъ внутри досками, и сколько-же разъ сильнымъ напоромъ воды выпирало эти доски, отбрасывая работавшихъ людей; вода стала наполняться на бакѣ, и превращаясь въ ледъ, погружала насъ болѣе и болѣе, съ помощію наружной массы льда, которая образовалась на всей передней части судна отъ форъ-русленей до гальюна; бригъ съ трудомъ поднимался на волненіи, до того что время отъ времени оно стало ходить черезъ бакъ, отчего прекратилась возможность облегчать переднюю часть судна обрубкою на ней льда. Въ 4 часа утра бригъ сталъ дрейфовать; въ 5 часовъ онъ ударился кормою, и отъ этого выбитъ руль. Удары продолжались чаще и чаще, трюмъ и кубрикъ наполнились водою, бригъ стало поворачивать лѣвымъ бокомъ къ берегу, потомъ повалило совершенно на бокъ, и било всѣмъ лагомъ, отчего упала за бордъ гротъ-мачта. Опасаясь, чтобы послѣ этого паденія, бригъ, облегченный отъ тяжести гротъ-мачты, не положило на правый бокъ, командиръ брига приказалъ обрубить пеньковый канатъ съ правой стороны. На разсвѣтѣ бригъ прибило къ берегу, недалѣе полукабельтова между карантиномъ и блокгаузомъ. Пятеро удалыхъ матросовъ вызвались

передать на берегъ конецъ посредствомъ шестерки, которая, сорвавшись съ бокацевъ, держалась у борта; но едва достигли они половины разстоянія, раздѣлявшаго бригъ отъ берега, какъ шлюпка была опрокинута, и всѣ пятеро сдѣлались жертвою своего самоотверженія. Только около полудня буря нѣсколько смягчилась, и съ помощію онебыкновенныхъ усилій собравшихся на берегу жителей, экипажъ былъ свезенъ на берегъ, гдѣ по распоряженію коменданта Новороссійскаго укрѣпленія, расположенъ по возможности. Командиръ брига, всѣ офицеры и многіе изъ нижнихъ чиновъ поступили въ госпиталь съ ознобленными руками и ногами. Бригъ *разбитъ*. (См. еще далѣе описаніе крушенія парохода «Босцъ.»)

1848 г. Транспортъ **Гостагай.** Командиръ Лейтенантъ *П. Ѳ. Щеголевъ*. (Черн. м.) Стоялъ на судовыхъ якоряхъ, потому что всѣ бридели были заняты судами крейсеровавшаго отряда. По мѣрѣ усиливанія вѣтра, командиръ транспорта, еще съ вечера, въ помощь дагликсу и плехту, приказалъ бросить третій якорь, а немного спустя, два верпа гуськомъ съ кабельтовымъ. Въ $3\frac{1}{2}$ часа утра 13 числа транспортъ подрейфовало, а въ 4 часа первымъ ударомъ объ мель вышибло руль. Послѣ нѣсколькихъ ударовъ, въ трюмѣ наполнилось воды до 6 футовъ. Непредстояло никакой возможности къ выкачкѣ. Все судно снаружи и внутри покрылось толстымъ слоемъ льда. До разсвѣта команда, и бывшіе для отвозу 30 человѣкъ солдатъ, были сосланы на низъ, и тамъ, при закрытыхъ люкахъ, укрывались какъ могли отъ невыносимой стужи. Утромъ увидѣли, что транспортъ принесенъ весьма близко къ берегу, не далеко отъ карантина. Приступлено къ спасенію команды, что исполнялось съ величайшими затрудненіями, потому что большая часть людей, закоченѣвшихъ отъ стужи, съ трудомъ держались на ногахъ. Все однакожъ кончилось благополучно. Нѣсколько нижнихъ чиновъ съ ознобленными руками и ногами

отправлены въ госпиталь. Транспортъ снятъ уже въ мартѣ мѣсяцѣ.

1848 г. Пароходъ **Бугъ.** Командиръ Капитанъ 2 ранга *В. П. Рыкачевъ.* (Черн. м.) «Обойдя Новороссійскія укрѣпленія, пришелъ 11-го числа въ Новороссійскъ за углемъ. Крѣпкій вѣтеръ не дозволилъ получить его съ берега, и по причинѣ занятія всѣхъ бриделей судами отряда, онъ долженъ былъ оставаться на якоряхъ. Къ полуночи брошенъ былъ другой якорь, и пароходъ, имѣя на клюзѣ дагликса 40, а плехта 90 саженъ цѣпнаго каната, до 2 часовъ оставался въ этомъ положеніи; но когда вѣтръ началъ усиливаться, то командиръ приказалъ развести пары и пустить машину полнымъ ходомъ. Эта предосторожность однакожъ не избавила парохода отъ крушенія. Когда бора обратилась въ порывистый ураганъ, то къ 2 часамъ пополуночи 13 числа, лопнула дагликсовая цѣпь. До 4 часовъ пароходъ удерживался на плехтѣ съ помощію паровъ, но съ этого времени начало его дрейфовать. Къ $6\frac{1}{2}$ часамъ пароходъ прибило лѣвымъ бокомъ къ берегу, въ разстояніи 9 саженъ, не далеко отъ пристани. На шлюпкѣ переданъ на берегъ кабельтовъ, и потомъ стали спасать людей; но прежде однакожъ наполнили трюмъ водою, для того, чтобы волненіемъ не било парохода объ мель.

«Съ разсвѣтомъ слѣдующаго дня буря достигла высочайшей степени своей силы, и отъ брызговъ, срываемыхъ порывистымъ вѣтромъ съ поверхности воды, и отъ пасмурной погоды, была такъ велика, что ничего не было видно на самомъ близкомъ разстояніи. Впослѣдствіи, когда нѣсколько очистилось, хотя вѣтръ нисколько не утихалъ и холодъ былъ тотъ-же, можно было разсмотрѣть съ флагманскаго фрегата, что изъ бывшихъ на рейдѣ судовъ, устояли на своихъ мѣстахъ: тендеръ Струя, котораго видна была только вершина рангоута (корпуса-же за мрачностію нельзя было ви-

дѣть, хотя онъ находился отъ фрегата не далѣе 4 кабельтовыхъ.) Корветъ Пиладъ, сорванный съ бриделя, стоялъ на своихъ якоряхъ на вольной водѣ. Шхуны Смѣлая за мрачностію не было видно. Между тѣмъ буря свирѣпствовала съ прежнею жестокостію; въ 9 часовъ почи, по направленію къ тендеру сдѣланы были двѣ сигнальныя вспышки, и слышны были какъ будто четыре выстрѣла. Хотя отъ флагмана велѣно было повторить сигналъ, но отвѣта не послѣдовало.»

«Мы оставили корветъ Пиладъ на трехъ якоряхъ. Когда жестокость урагана дошла до высочайшей степени, то и это судно, вмѣстѣ съ прочими, съ $2\frac{1}{2}$ часовъ пополудни 13 числа стало дрейфовать. Въ тоже время были брошены, одинъ за другимъ, оба запасные якоря съ пеньковыми канатами; канатовъ выпущено съ правой стороны 33, съ лѣвой 30 саженъ на клюзѣ, которые по причинѣ дрейфованія судна, выравнялись съ цѣпными квартами плехта и дагликса. Не смотря однакожъ на это, корветъ Пиладъ подаваясь едва замѣтно назадъ, въ 8 часовъ вечера ударился кормою объ мель, почему тотчасъ поспѣшили прежде всего снять съ петель руль; удары продолжались, вода въ трюмѣ дошла до 24 д., но ее выкачивали до $9\frac{1}{2}$ д. 14 числа, къ 9 ч. утра корветъ сталъ всемъ килемъ на песчаный грунтъ: глубина за кормою 8, у гротъ-русленей и въ носу 11 ф.; углубленіе-же корвета на вольной водѣ: ахтеръ-штевнемъ 15, форъ-штевнемъ 14 ф. 3 д. 15 числа, съ помощію береговаго гарнизона судовая команда была свезена на берегъ благополучно. Семь офицеровъ и 42 нижнихъ чиновъ отправлены въ госпиталь съ озпобленными членами. Командиръ корвета пострадалъ не менѣе другихъ. Онъ, какъ и остальные командиры выброшенныхъ судовъ, рекомендуютъ начальству гг. офицеровъ, которые во все продолженіе жестокаго испытанія, исполняли свои обязанности съ примѣрнымъ усердіемъ и охотою.»

«Изъ рапорта командира шхуны Смѣлая видно, что сначала боры, въ продолженіе болѣе 47 часовъ, онъ, офицеры и команда находились въ безпрерывной авральной работѣ, занимаясь очисткою льда съ корпуса судна, рангоута и снастей; для чего употреблялось все то, что могло служить къ этой цѣли, даже и абордажное оружіе, раскаленное желѣзо и кипятокъ; заблаговременно брошены съ кнапболъ якоря, орудія перетащены къ кормѣ; но всѣ эти предосторожности мало помогали: шхуна погружалась болѣе и болѣе, и ей угрожала неминуемая гибель. Въ такомъ положеніи находилась она къ 4 часамъ утра 14 Января. Нетеряя присутствія духа, командиръ прибѣгнулъ къ послѣднимъ средствамъ для облегченія судна. Приказано было сбросить брифокъ-рей, обрубить утлегарь до эзельгофта, съ бакштагами и штагами; съ величайшею опасностію посланы были люди для обрубки на мачтахъ такелажа. Хотѣли выбросить за бортъ орудія, но непредстояло къ тому никакой возможности. Всѣ они, съ своими станками, какъ будто приросли къ своимъ мѣстамъ, составляя сплошныя массы льда. Нельзя также было и подумать объ открытіи бортовъ; всѣ усилія были обращены къ обрубкѣ льда вездѣ, гдѣ только было возможно. Командиръ и офицеры, находясь безотлучно при работѣ, не смотря на изнеможеніе и жестокую стужу, поощряли людей. Нѣкоторые изъ нихъ, равно какъ и изъ нижнихъ чиновъ, подвергались ушибамъ отъ падающихъ съ мачтъ и стенегъ ледяныхъ глыбъ. Такимъ то напряженнымъ усиліямъ экипажъ и судно обязаны своимъ спасеніемъ.»

«Но совсѣмъ другая участь постигла тендеръ Струя....»

«Дѣйствіе этой боры было жестоко не только въ Новороссійскѣ, но и по всему Черному морю. Изъ донесенія командира 16 п. шхуны Ласточка Капитанъ-Лейтенанта Данилевскаго видно, что онъ въ море подвергался такой-же опасности. Выйдя изъ Севасто-

поля 13 Января, при легкомъ NO вѣтрѣ, шхуна находилась почти на высотѣ Херсонскаго маяка. Вскорѣ съ горъ поднялся туманъ, покрывшій весь горизонтъ густымъ, непроницаемымъ мракомъ. Въ тоже время отъ NO набѣжалъ жестокій шквалъ, предшественникъ сильнаго шторма, съ которымъ ртуть въ термометрѣ опустилась до 15° ниже нуля по реомюру. Люди, крѣпившіе паруса, отморозили руки, такъ что ихъ съ трудомъ могли снять съ марсовъ, послѣ чего оттирали имъ льдомъ ознобленные члены, въ чемъ и успѣли, но двое сильно пострадали.»

«Судно оставалось подъ штормовымъ гротъ-триселемъ во всѣ рифы и рифленымъ фокъ-стакселемъ; но въ полдень, при поворотѣ на лѣвый галсъ, послѣдній былъ вырванъ.»

«Буря усиливалась; брызги отъ волненія, замерзая кругомъ и внутри судна, образовали вездѣ слой толстаго льда; снасти, паруса, шхивы въ блокахъ, словомъ все оледенѣло. Люди, раздѣленные на четыре смѣны, безпрестанно обрубали ледъ, гдѣ и какъ было только можно. Они перемѣнялись чрезъ каждые пять минутъ, но и въ этотъ краткій промежутокъ, отъ жестокаго мороза, лопаты и топоры падали у нихъ изъ рукъ; ихъ смѣняли другими, которые не успѣвали отогрѣваться, и выходя снова на ужасную борьбу, изнурялись этою, превозмогающею силы человѣческія работою. Отъ сильной качки нельзя было разогрѣвать воду, которую сначала употребляли для оттайки льда. Носовая часть судна примѣтно стала погружаться. Нѣсколько волнъ ходили уже черезъ бакъ по длинѣ всей шхуны, на которой съ трудомъ успѣвали выкачивать и вычерпывать наполнявшуюся воду.»

«Между тѣмъ люди изнемогали отъ истощенія силъ. Такое бѣдственное положеніе продолжалось двое сутокъ, и конечно судно неминуемо пошло-бы ко дну, еслибъ къ величайшему счастію, не послѣдовало перемѣны вѣтра, который перейдя къ SO, принесъ

съ собою оттепель. Волненіе стало утихать; не теряя ни минуты, разведенъ былъ огонь, о которомъ въ продолженіе двухъ сутокъ не было и помину, стали кипятить воду и изготовили для людей горячей пищи, а между тѣмъ приступили къ очисткѣ льда въ самыхъ нужныхъ частяхъ вооруженія и рангоута, для доставленія возможности дѣйствовать парусами, для ускоренія чего, офицеры своими руками помогали людямъ.»

«Къ двумъ человѣкамъ, ознобившимъ руки при началѣ шторма, прибавилось еще четыре съ отмороженными ногами, которые свезены въ Новороссійскую сухопутную госпиталь, и по увѣренію судоваго медика подавали надежду къ выздоровленію.»

«Шхуна требовала конопатки ватеръ-вельсовъ, палубы и баргоута. Отъ сильной качки, въ этихъ частяхъ судна вышла изъ пазовъ смола, а мѣстами и самая пенька. На шхунѣ оказалась течь во время шторма до 6 д., а при спокойномъ состояніи до 1 д. въ часъ постоянно.»

«Въ заключеніе своего донесенія, командиръ свидѣтельствуетъ передъ начальствомъ о неутомимомъ усердіи и примѣрной дѣятельности гг. офицеровъ, состоявшихъ на шхунѣ.»

«Изъ числа принесенныхъ къ берегу въ Новороссійскъ судовъ, корветъ Пиладъ, при началѣ казался въ сомнительномъ положеніи, потому что ледъ, покрывавшій всю его носовую часть съ бушприхтомъ и княвдегедомъ, составлялъ сплошную массу, подъ которою передняя часть судна погрузилась значительно, и трюмъ его былъ наполненъ водою на равнѣ съ горизонтомъ моря. Но когда обрубили ледъ, то облегченная носовая часть поднялась сама собою болѣе $2\frac{1}{2}$ футъ; приступлено къ выкачкѣ воды, которая пошла на убыль, а по выгрузкѣ тяжестей, представилась несомнѣнная надежда къ спасенію корвета.»

«25 Января натянули канаты съ брошенныхъ съ кормы яко-

рей; къ ночи задулъ отъ SSO свѣжій вѣтръ, нагнавшій воду; корветъ сталъ приподниматься, начали вытягивать канаты и корветъ стащенъ благополучно. Онъ былъ приведенъ въ Севастополь и вытащенъ на мортоновъ эллингъ для исправленія. 7 Марта стащенъ транспортъ Гостогай, но для этого судовыя средства оказались недостаточными. Командиръ крейсерующаго отряда, Контръ-Адмиралъ Колтовской, обратилъ къ этой работѣ людей и другія пособія съ отряда. Сверхъ трехъ транспортныхъ, завезено было еще два якоря гуськомъ, взята на транспортъ съ снесеннаго съ фрегатскаго мѣста бриделя цѣпь; для выкачки транспорта, къ его собственнымъ прибавлено еще 6 помпъ, и сверхъ того выкачиваемая ведрами вода съ трудомъ пошла на убыль; но транспортъ не трогался съ мѣста. По приказанію отряднаго Адмирала, транспортъ былъ наклоненъ до 10°, и тогда весьма медленно сталъ подаваться впередъ; такимъ постепеннымъ движеніемъ стащенъ на вольную воду. Значительныхъ поврежденій въ суднѣ не оказалось, но течи до 6 д. въ часъ на спокойной водѣ.»

«Гораздо труднѣе была работа при стаскѣ парохода Боецъ; который стянутъ 8 марта. Для этой цѣли были употреблены 16 якорей, 2 браги, 5 гиней, 5 шпилей и 17 подведенныхъ стелюгъ. Артиллерія, часть машины, бывшій на пароходѣ грузъ, все было сгружено. Значительныхъ поврежденій на пароходѣ не оказалось; прибыль воды 1 д. въ часъ.»

«Бригъ Паламедъ, выброшенный на камни, отъ ударовъ о нихъ приведенъ въ разрушеніе, такъ что къ спасенію его непредстояло возможности.»

«Транспортъ Гостогай прибылъ въ Севастополь, а пароходъ Боецъ въ Керчь, гдѣ 6 апрѣля введенъ въ гавань для исправленій.»

* **1848** г. Тендеръ **Струя.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. А. Леоновъ 1.* (Черп. м.) Стоялъ на бриделѣ, и вѣроятно залитый и обледенѣлый, *потонулъ.* Поутру 14 января, когда мракъ бывшей бури прочистился, на мѣстѣ гдѣ стоялъ этотъ несчастный тендеръ, виднѣлась только наклоненная вершина мачты, съ ея салингомъ, какъ крестъ нагнутый нѣсколько на лѣвую сторону, надъ влажною и холодною могилою пятидесяти двухъ человѣкъ, низшедшихъ въ нее въ одно мгновеніе, въ цвѣтѣ лѣтъ и здоровья. Ужасная участь! Погибли всѣ: командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Павелъ Алексѣевичъ Леоновъ*, Мичмана *Обезьяновъ* и *Ковалевскій*, К. Ф. Ш. Прапорщикъ *Скогоревъ;* нижнихъ чиновъ 48 человѣкъ. Тендеръ впослѣдствіи поднятъ. При этомъ, также по предварительному его осмотру водолазами оказалось, что командиромъ были приняты всѣ мѣры къ отвращенію бѣдствія: бушпритъ вдвинутъ, орудія перевезены на корму, якоря и верпы отданы, а цѣпи бриделя раскленаны — вѣроятно съ цѣлію идти въ берегъ, когда наступила минута гибели; носовая часть была покрыта сплошною массою льда; изломанные топоры, шпринели и другое абордажное оружіе, свидѣтельствовали объ усиліяхъ освободиться отъ него.

Поднятіе этого тендера, одна изъ искуснѣйшихъ механическихъ работъ на морѣ, дѣлаетъ великую честь Контръ-Адмиралу П. С. Нахимову, подъ непосредственнымъ руководствомъ котораго производилось оно.

Описанное очевидцемъ Мичманомъ *Македонскимъ*, въ Морскомъ Сборникѣ 1848 г. т. I, *№* 11, предлагается здѣсь въ извлеченіи:

«Вытребованные изъ Севастополя водолазы для очистки напесеннаго на тендеръ, нашли, что ахтеръ-штевень былъ поврежденъ футахъ въ 4 отъ киля, киль былъ отломанъ отъ ахтеръ-штевня

футъ на 25, фалшкиля не было вовсе, и съ лѣвой стороны, на которой лежалъ тендеръ, отстало нѣсколько обшивныхъ досокъ. Такія значительныя поврежденія заставляли думать, что тендеръ не въ состояніи будетъ держаться на водѣ съ полнымъ грузомъ; а какъ температура воды непозволяла въ то время посылать водолазовъ въ воду на продолжительное время, то выгрузка тендера отложена до болѣе благопріятнаго времени.»

«Для поднятія тендера по предварительной выгрузкѣ водолазами, всѣхъ тяжестей груза и вооруженія, также отклепки цѣпей, были употреблены два *килектора* (суда, парочно для поднятія большихъ и тяжелыхъ предметовъ приспособленныя, плоскодонныя, съ крабболами, брашпилями, чугунными роульсами и другими приспособленіями для поднятія значительныхъ тяжестей), поставленные съ носу и съ кормы тендера, въ разстояніи отъ оконечностей по 50 саж.; сдѣлана изъ двухъ канатовъ въ 14 д. *брага* (два каната, загнутые петлями, со сдѣланными на сгибахъ, по два, огонами, въ разстояніи одинъ отъ другаго 10 ф., въ которые взаимно продѣты концы канатовъ образующіе такимъ образомъ общую петлю); огона были сдѣланы точно такъ, какъ перевязываютъ вашту около юнфера, но схвачены однимъ кореннымъ бензелемъ. Образовавшаяся чрезъ соединеніе канатовъ, петля была опущена на дно такъ, чтобы тендеръ былъ въ серединѣ ея; за концы канатовъ, взятыхъ на роульсы килекторовъ заложены гини, лопаря которыхъ тянулись на шпиляхъ. Взяты еще въ предосторожность, чтобы брага затянулась не иначѣ, какъ на высотѣ грузовой ватерлиніи, вертикальные оттяжки на барказы, поставленныхъ впереди килекторовъ, на которыхъ предварительно отложены разстоянія грузовой ватерлиніи отъ горизонта воды; а чтобы тендеръ, по остротѣ его образованія, не вывернулся изъ браги: два одношхивныхъ толстоходныхъ блока были взяты за стропъ вымбовокъ, за-

ложенныхъ въ люкъ бротъ-камеры тендера, и два такіе-же въ нарочно прорубленный люкъ впереди бушпритнаго степса его; такое распоряженіе сдѣлано для того, чтобы тали не дѣйствовали въ раздрай — и несближали между собой килекторовъ; другія двѣ пары блоковъ были заложены за пайтовы на кринболахъ; лопари въ 9 д. подведены срединами подъ киль тендера, для чего носовая часть тендера была нѣсколько приподнята брагой, а концы ихъ, продѣтые сперва въ блоки на кранболахъ килекторовъ, потомъ въ тѣ, которые у люковъ, тянулись чрезъ шхивы этихъ кранболъ, на носовыхъ брашпиляхъ килектора. Въ случаѣ если бы лопнула брага, предполагалось поставить килекторы съ боковъ тендера и поднимать его на четырехъ гиняхъ; для этого подъ киль подведены два стропа, чтобы обхватывая подводную часть тендера, они доходили до грузовой ватерлиніи. Въ эти стропы должны были заложиться гины. Работы выгрузки и приготовленія продолжались болѣе двухъ мѣсяцевъ; въ это время Адмиралъ два раза прошелъ повсему протяженію Черноморской береговой линіи для опроса о состояніи всѣхъ укрѣпленій и управленія команды.

Подъемъ начался въ 4 часа пополудни 4-го августа и тендеръ сталъ подниматься совершенно прямо; черезъ часъ показалась планширъ и потомъ палуба тендера.

«Обломки всѣхъ принадлежностей военнаго судна, покрытые иломъ и разбросанные по палубѣ — говоритъ очевидецъ, Г. Македонскій — представляли грустную картину разрушенія; изломанное абордажное оружіе доказываетъ, съ какимъ усиліемъ команда обрубала ледъ, покрывавшій тендеръ, на которомъ, можетъ быть, только одна надежда на спасеніе команды не замерзала до послѣдней минуты. Болѣе поднимать тендеръ не было надобности; дѣйствіе брагъ прекращено, а стали забивать порты, клюзы, шпигаты и гельмпортъ, а когда это было исполнено, помпами и ведрами отливали воду въ

продолженіи ночи, и къ утру 5 числа въ тендерѣ оставалось воды 20 д.; прибыль воды была 10 д. въ часъ. Изъ кубрика вытащены были послѣднія три тѣла и всѣ вещи, изъ которыхъ сохранились отъ гнилости только металлическія и нѣкоторые тросы; особенно замѣчательна 15 секундная стклянка прежняго устройства, въ которой песокъ былъ сухъ и стклянка оказалась совершенно вѣрною; между тѣмъ какъ стклянки съ пробкою въ днахъ, были наполнены водою. Для скорѣйшей осушки внутренности тендера, были выломаны всѣ уцѣлѣвшія переборки, поставлены жаровни и бортъ выкрашенъ известью. 5 числа снята брага и тендеръ поставленъ на якоря, на которыхъ стоялъ всю ночь, не смотря на крѣпкій NO вѣтеръ.»

«По освидѣтельствованіи тендера, найдено затруднительнымъ отправить его подъ собственнымъ вооруженіемъ, по случаю гнилости парусовъ и недостатка въ рангоутѣ; почему положено отправить его на буксирѣ, и 17 августа, присланный за килекторами пароходъ Бессарабія взяла и его для отвода въ Севастополь, гдѣ онъ конечно вытащенъ на мортоновъ эленгъ и исправленъ.

«Еще прежде поднятія тендера, опускавшіеся водолазы подняли нѣсколько жертвъ этого ужаснаго крушенія. Различить труповъ было невозможно; но тѣло Капитана узнали по его часамъ, найденнымъ въ кармапѣ, которые стояли на $10\frac{1}{2}$ часахъ, единственный документъ, по которому можно, хотя приближенно, опредѣлить часъ гибели тендера. Офицерами отряда и гарнизономъ крѣпости, 15 апрѣля, отданъ послѣдній долгъ, лишившимся жизни столь необыкновеннымъ образомъ.»

Изъ другихъ судовъ, стоявшихъ тогда въ Новороссійскѣ, удержались — и то съ великими усиліями — только фрегатъ Мидія, на которомъ находился Начальникъ отряда, Контръ-Адмиралъ

Юрьевъ, командиръ Капитанъ 1 ранга Касторфъ, и шхуна Смѣлая, командиръ Лейтенантъ Колчинъ.

Заимствуемъ изъ того-же источника начало, заключающее въ себѣ описаніе мѣстности и свѣденія о борѣ, о которой такъ часто намъ приходилось говорить при разсказахъ о страшныхъ крушеніяхъ на восточномъ берегу Чернаго моря.

«Еслибъ великій поэтъ нашъ ожилъ и посмотрѣлъ, что сдѣлалось съ прославленнымъ имъ югомъ, то отрекся бы отъ звучнаго стиха:

«Отъ Финскихъ хладныхъ скалъ до пламенной Колхиды,»

и нашелъ бы, что эпитетъ «пламенный» теперь не у мѣста: югъ нашъ превратился въ сѣверъ, по крайней мѣрѣ, въ прошедшую зиму. Въ Тифлисѣ катались уже на саняхъ, когда въ Архангельскѣ жаловались на безснѣжье. Зима съ 1847 на 48 годъ была одна изъ такихъ, какія изрѣдка посѣщаютъ нашъ не привыкшій къ холоду Новороссійскій край. Ее сравниваютъ съ зимами: такъ называемою Очаковскою 1788-89; съ памятною современникамъ 1812, 1828-29 и 1837-38 годовъ. Въ степной части Крыма, свирѣпствовали постоянно, болѣе 36 дней, страшныя мятели; скотъ по трое и болѣе сутокъ оставался безъ корму въ загонахъ, куда невозможно было пробраться, по причинѣ снѣжныхъ сугробовъ, заградившихъ входы. Сады были покрыты снѣгомъ до того, что видѣлись одни только вершины деревъ. Ложбины превратились въ снѣжныя возвышенности. На Черномъ морѣ, въ теченіи зимнихъ мѣсяцевъ, дули сильные вѣтры, а у восточнаго берега свирѣпствовала *бора*.»

«*Бора*, у сѣверо-восточнаго берега Чернаго моря, дуетъ въ NO четверти съ различною силой, исключительно на пространствѣ

отъ Анапы до форта Вельяминовскаго; далѣе къ SO она постоянно слабѣетъ, и очень часто переходитъ въ свѣжій SO. Разрушительная сила боры бываетъ только у самыхъ береговъ; далѣе-же въ морѣ, она чувствительно ослабѣваетъ; были случаи, что суда, находившіеся не въ дальнемъ разстояніи отъ берега, при порывахъ боры, крѣпили марсели, между тѣмъ какъ другія, мористѣе, несли брамсели.»

«Нигдѣ бора не свирѣпствуетъ съ такою ужасною силой какъ въ Новороссійскомъ заливѣ. Заливъ этотъ вдается отъ мыса Дообъ, при входѣ, къ сѣверо-западу почти на 8 миль; по сѣверо-восточную сторону его возвышается сплошной хребетъ горъ, высота котораго надъ поверхностію моря до 2000 футъ. Простираясь вдоль залива, въ разстояніи отъ берега около $1\frac{1}{2}$ мили, хребетъ этотъ къ NW оканчивается постепеннымъ скатомъ, къ обширной лѣсистой долинѣ, въ верховья залива; къ SO, обогнувъ Новороссійскій заливъ, идетъ по сѣверо-восточную сторону Геленджика, за которымъ вскорѣ сливается съ другими горами. Склонъ этого хребта къ заливу, у вершины голый, безлѣсный, идетъ въ началѣ подъ угломъ болѣе 45° къ горизонту; потомъ, дѣлаясь постепенно положе, покрывается кустарниками, и разрѣзывается неглубокими ущельями, образуя какъ-бы рядъ хребтовъ, спускающихся къ заливу, у котораго они и оканчиваются каменными обрывами. По многимъ ущельямъ протекаютъ небольшіе ручьи, вливающіеся въ море. Юго-западный берегъ залива въ началѣ пологъ; потомъ, постепенно возвышаясь, сливается съ хребтомъ горъ, который къ юго-западу, высокими утесами, упирается въ море и, разсѣкаясь (мѣстами) ущельями и долинами, оканчивается къ сѣверу низменностію у Анапы.»

«На юго-западной сторонѣ залива, у самаго верховья его, расположенъ, основанный въ 1838 году, Новороссійскъ, съ двумя своими фортами, южнѣе устья текущей съ сѣвера, по долинѣ, горной

рѣчки Цемесъ. Въ южномъ концѣ залива, между хребтомъ горъ и высотою надъ мысомъ Дообъ, находится, въ узкой ложбинѣ, укрѣпленіе Кабардинское, построенное въ 1836 году.»

«Вѣстниками боры въ Новороссійскѣ бываютъ клочьи облачковъ, являющіеся на вершинѣ хребта, при чистомъ небѣ; облачки эти вскорѣ, какъ-будто отрываясь отъ хребта, теряются въ атмосферѣ; вмѣсто ихъ, изъ-за горъ показываются новые; въ то же время налѣтаютъ по временамъ съ горъ порывы вѣтра, мѣняясь въ направленіи, болѣе нежели на 4 румба; порывы эти начинаютъ набѣгать чаще и сильнѣе; тогда наступаетъ настоящая бора: несясь съ горъ порывами, съ невыразимою силою, бора достигаетъ залива, вздымаетъ воду частыми гребнями, срываетъ верхи ихъ, и, несясь водяною пылью, кропитъ ею на берегу зданія и отдаленныя деревья; срываетъ желѣзныя крыши и сворачиваетъ ихъ въ тонкую трубку. Человѣкъ, застигнутый порывомъ боры на площади, прилегаетъ къ землѣ, и, предавшись волѣ вѣтра, катится до первой преграды. Зимою, при морозѣ въ 16° и болѣе, срываемая вѣтромъ вода, примерзая къ корпусу и рангоуту судовъ, образуетъ родъ ледяной коры, безпрестанно увеличивающейся въ объемѣ; люди, обрубая ледъ, смѣняются безпрестанно, язвимые въ лицо, какъ бы иглами, мерзнущею водяною пылью; платье на нихъ леденѣетъ, всѣ члены костенѣютъ; на суднѣ, сквозь оглушительный, заунывный свистъ вѣтра, нѣтъ никакой возможности отдавать приказаній; вода въ заливѣ, при порывистыхъ вихряхъ боры, кажется клокочущею; отъ страшнаго завыванія вѣтра, сопровождаемаго протяжнымъ, сливающимся въ одинъ гулъ, оглушительнымъ трескомъ, въ нѣсколькихъ кабельтовыхъ нельзя слышать пушечныхъ выстрѣловъ; весь заливъ покрывается густою, мрачною мглою, сквозь которую никакое зрѣніе не можетъ отличить предметовъ въ нѣсколькихъ саженяхъ; иногда только въ зенитѣ видно, небольшимъ кругомъ, чистое небо.

Ночью, отъ густоты воздуха и необыкновенной быстроты его теченія, звѣзды какъ будто дрожатъ на небѣ.»

«Въ прошедшую зиму, свирѣпство этихъ боръ, по словамъ тамошнихъ жителей, было гораздо сильнѣе и продолжительнѣе чѣмъ когда-либо, со времени занятія нами этого мѣста. Съ 27 октября задулъ NO, который съ большею или меньшею силою продолжался до половины Января. Въ этотъ промежутокъ времени, особенно разразились двѣ страшныя боры, или лучше сказать порывистые ураганы. Первая изъ нихъ началась съ утра 28 ноября. NO вѣтръ, очень сильный, съ краткими промежутками, дулъ въ продолженіи двухъ слѣдующихъ дней; но въ 6 часовъ вечера, онъ обратился въ свирѣпую бору, которою причинены въ укрѣпленіи значительныя поврежденія: со многихъ домовъ желѣзныя крыши снесены вовсе, а въ зданіи тамошняго карантина, кромѣ желѣзной крыши, сорвало и самыя стропила. Въ это время на рейдѣ стояли на бриделяхъ: № 3, фрегатъ Мидія, подъ флагомъ командовавшаго отрядомъ крейсеровавшихъ у восточнаго берега Чернаго моря судовъ, Контръ-Адмирала Юрьева 2; № 2, 18 пуш. бригъ Аргонавтъ; № 4, тендеръ Струя; № 1, транспортъ Березань.»

Описавъ, претерпѣнныя ими бѣдствія, авторъ заключаетъ:

«Но эта жестокая бора была только предшественницею еще ужаснѣйшей, которая ознаменовалась столь гибельными послѣдствіями.»

Вотъ еще прекрасное описаніе боры и Новороссійской бухты, офицера командовавшаго прежде тендеромъ Струя *П. М. Соковнинымъ*, напечатанное въ Морскомъ Сборникѣ 1849 г. т. II, № 3.

«21 Августа 1848 года, былъ приведенъ на Севастопольскій рейдъ пароходомъ Бессарабія кузовъ тендера Струя, поднятаго со дна въ заливѣ Новороссійскомъ. Съ чувствомъ глубокой скорби и

благоговѣнія, посѣтили мы эту могилу сослуживцевъ, погибшихъ смертію мучениковъ.... Нельзя, да и не нужно высказывать того, что думали и что чувствовали мы, остановясь на шханцахъ этого злополучнаго судна, послѣ обозрѣнія растерзанной его внутренности....

О сколько думъ и сколько чувствъ прекрасныхъ
Не имутъ словъ, глагола не найдутъ!...

Сказалъ одинъ изъ замѣчательнѣйшихъ современныхъ поэтовъ Русскихъ. Не могу воздержаться однакожъ, чтобъ не сказать въ услышаніе міру, что на этомъ тендерѣ погибли отличные матросы; пять лѣтъ мы служили вмѣстѣ. Хвала вамъ, погибшіе товарищи! Вы достойны были лучшей доли. Вы были несчастливы, потому что разставшись съ вами, и я не былъ счастливѣе васъ. Можетъ быть и вы сожалѣли обо мнѣ столько-же, сколько я теперь жалѣю о васъ. Миръ праху вашему!... Но, да позволено мнѣ будетъ сказать, не въ укоръ памяти вашей: какъ же такъ мои храбрые товарищи, обстрѣлянные пулями Черкесскими и ядрами Арабскими, закопченные солнцемъ Африки, закаленные въ водахъ Нила и Іордана, пошли вы просто какъ ключь ко дну?... Это тайна, которая утонула вмѣстѣ съ вами, и которой не разгадаетъ ни кто....

«Судьба тендера Струя конечно одно изъ самыхъ необыкновенныхъ и самыхъ печальныхъ событій на морѣ, и мы, можетъ быть болѣе нежели кто нибудь, имѣющіе право принимать это къ сердцу — переслушали и перечитали все, что только было говорено и писано по случаю послѣднихъ боръ и бѣдствій въ Новороссійскѣ. Постараемся въ слѣдующихъ строкахъ сказать наше мнѣніе о тѣхъ средствахъ, которые могли бы предупредить въ будущемъ подобное несчастіе.

«Такъ какъ во время послѣднихъ боръ въ Новороссійскѣ, большая часть цѣпей, на которыхъ стояли суда лопнули, то нѣкоторые

были отъ того мнѣнія, что если сдѣлать эти цѣпи однимъ рашгомъ, т. е. на $\frac{1}{10}$ дюйма толще, такъ безопасность стоящихъ на нихъ судовъ будетъ обеспечена. Но это ни такъ. Всѣ бѣдствія, случившіяся въ Новороссійскѣ, произошли ни отчего инаго, какъ отъ мороза: не будь мороза, не было бы ни оборванныхъ цѣпей, ни затонувшихъ судовъ. Извѣстно всякому, что морозъ разрушительно дѣйствуетъ на металлъ, сжимая его до того, что сообщаетъ ему высшую степень хрупкости, и хотя всякому извѣстно, что вообще въ сильную погоду полезно и должно, такъ сказать обновлять цѣпь въ клюзѣ, но въ бору, даже и безъ мороза, когда она достигнетъ полной своей силы, этого дѣлать нѣтъ никакой невозможности, и потому если случится, что одно и тоже звѣно, ложась срединою на край клюза, при рискѣ судна будетъ большою силою ломимо подъ нѣкоторымъ угломъ; на морозѣ 18° это звѣно скорѣе должно лопнуть, нежели устоять, и дѣйствительно, всѣ цѣпи въ Новороссійскѣ лопнули у клюзовъ, а между тѣмъ надо вообще замѣтить, что чѣмъ цѣпь, на которой стоитъ мелкое судно, идя отъ бочки мертваго якоря, будетъ тяжелѣе, тѣмъ выдержать бору съ морозомъ для судна будетъ труднѣе, потому что тѣмъ скорѣе оно получитъ дифферентъ на носъ, а потому, если справедливо замѣчаніе Горцевъ, что особенно жестокія боры съ морозомъ случаются періодически, года черезъ три или четыре, то можно думать, что и съ утолщенными цѣпями, мелкія суда подвергнутся тогда въ Новороссійскѣ подобнымъ же бѣдствіямъ какъ нынѣ.

«Въ исходѣ 1834 и въ началѣ 1835 года, іолъ Эвредика, которымъ я тогда командовалъ, съ пеньковыми канатами, проходящими въ эти длинные клюзы, въ которыхъ канатъ перегибается дважды, выдержалъ въ Геленджикѣ нѣсколько боръ съ морозомъ до 8°, при чемъ сдѣлано было мною наблюденіе, что канатъ, обвязанный въ рогожу вмѣсто мата, котораго въ бору съ морозомъ

отнюдь не должно имѣть въ клюзѣ, не примерзаетъ къ клюзу. Правда, что Геленджикскія боры покрайней мѣрѣ вдвое слабѣе Новороссійскихъ; одною изъ нихъ залило тогда стоявшее рядомъ съ іоломъ наше призовое судно, и хотя іолъ и дрейфовало, и прочее, но это продолжалось только до тѣхъ поръ, пока четырехълапые дреки не замѣнили мы верпомъ съ корвета, послѣ чего мы сравнительно были совершенно спокойны при всѣхъ случайностяхъ боры; и я убѣжденъ, да и многіе того мнѣнія, что въ бору съ морозомъ, для мелкаго судна ничего не можетъ быть лучше и надежнѣе исправныхъ пеньковыхъ канатовъ, а потому судамъ, могущимъ встрѣтить надобность стоять зимою въ Новороссійскѣ, необходимо имѣть на концахъ своихъ пеньковыхъ канатовъ извѣстное приспособленіе, для того чтобы закладывать скобы этихъ канатовъ за скобы бочекъ мертвыхъ якорей; однакожъ вмѣстѣ съ этимъ представляется нижеслѣдующее:

«Положимъ, что съ пеньковыми канатами мелкое судно и можетъ довольно удачно бороться съ борою; но рано или поздно случится, что какое нибудь мелкое судно, придя въ Новороссійскъ безъ воды или безъ провизіи, и застигнутое борою, которая, какъ нынѣ изъ опытовъ извѣстно, можетъ прекратить сообщеніе съ берегомъ на нѣсколько недѣль, будетъ принуждено выброситься на берегъ, чтобы команда не погибла, если не отъ холода, то отъ голода и жажды. Это совершенно основательное замѣчаніе побудило насъ разсмотрѣть предметъ съ другой точки зрѣнія, и результатъ нашихъ размышленій и заключеній на счетъ того какимъ образомъ должны стоять суда въ Новороссійскѣ, съ достаточною для нихъ безопасностію, во всякое время года, при семъ имѣемъ изложить:

«Такъ какъ въ Новороссійскомъ заливѣ господствуютъ только два вѣтра, SO и NO, слѣдственно и вообще безопасность якорной стоянки судовъ будетъ достаточно обезпечена, если будутъ объяс-

нены и указаны средства противустоять этимъ двумъ главнымъ вѣтрамъ.»

«Начнемъ съ SO.»

«Въ 1842 году тендеръ Струя, которымъ я тогда командовалъ, занималъ постъ военной брантвахты на Евпаторійскомъ рейдѣ, какъ извѣстно совершенно открытомъ отъ S и SSW, и имѣющимъ грунтъ чистый песокъ, такъ что при этихъ вѣтрахъ и при жестокой зыби, ихъ сопровождающей, имѣя якорь, положенный на 4 саженяхъ и 100 саженъ цѣпи на клюзѣ, тендеръ дрейфовало, то есть по не многу тащило якорь, который былъ совершенно чистъ; но имѣя 160 саженъ цѣпи на клюзѣ, тендеръ стоялъ хорошо, что было испытано мною неоднократно. Изъ этого слѣдуетъ, что на малой и ровной глубинѣ, даже и при самомъ дурномъ грунтѣ, когда есть достаточно мѣста для того, чтобы травить цѣпь до 200 саженъ, то, исключая урагана и мороза, нѣтъ такого вѣтра и такой зыби въ мірѣ, которые могли-бы порвать *исправную* цѣпь (подъ этимъ словомъ мы разумѣемъ такую цѣпь, которая, будучи надлежащей пропорціи и самой отличной ковки, не испорчена ржавчиною, въ которой всѣ вертлюги вертятся и всѣ склепы легко расклепываются, въ которой цѣлы всѣ распорки и заклепки вылужены), и что при большой зыби и при достаточномъ пространствѣ, несравненно безопаснѣе стоять на одномъ якорѣ, имѣя цѣпи до 200 саженъ, нежели на двухъ якоряхъ, имѣя каждой цѣпи до 100 саженъ. Все это ведетъ къ тому, чтобы сказать, что на Новороссійскомъ рейдѣ судно со спущеннымъ рангоутомъ, стоящее на бочкѣ мертваго якоря и имѣющее 150 саженъ *исправной* цѣпи на клюзѣ, должно почитаться безопаснымъ при всякомъ SO вѣтрѣ и при всякой зыби, его сопровождающей; слѣдовательно первая часть предложенія рѣшена удовлетворительно. Конечно, она можетъ быть рѣшена еще удовлетворительнѣе, если сказать, что для этого стоитъ лишь въ

приличномъ мѣстѣ бухты устроить волнорѣзъ. Вторая часть вопроса касается до NO или боры. Неоспоримо, что разныя мѣстныя причины, часто требуютъ совершенно различныхъ способовъ достиженія той-же цѣли. Такъ на примѣръ: придя на Севастопольскій рейдъ и въ приличномъ мѣстѣ бросивъ якорь, судно находится уже въ безопасномъ положеніи; но придя на Сухумскій рейдъ и бросивши якорь, судно не находится въ безопасномъ положеніи до тѣхъ поръ, пока вопервыхъ не заложило свою цѣпь за бочку мертваго якоря, а вовторыхъ пока не притянетъ корму свою къ берегу, потому что для всякаго, знакомаго съ этими берегами, безъ дальнихъ объясненій понятно, что не только тѣже, но еще большія причины требуютъ, чтобы суда въ Новороссійскѣ стояли тоже также, какъ стоятъ онѣ въ Сухумѣ, и только съ тѣмъ условіемъ онѣ могутъ быть въ безопасномъ положеніи и при борѣ. Для выполненія же этого условія нужно, чтобы начиная отъ того мѣста, на которомъ назначено на картѣ «кладбище,» и простираясь къ югу вдоль сѣверовосточнаго берега, были положены мертвые якоря въ разстояніи отъ него не болѣе трехъ сотъ саженъ, или и ближе, и чтобы противъ каждой бочки по румбу N или около этого, въ разстояніи около 100 саженъ отъ берега, были ввинчены швартовныя винтовыя сваи, съ обухами или съ рымами, смотря по тому какъ удобнѣе, для закладыванія за нихъ скобы пеньковыхъ канатовъ.»

«Теперь предположимъ, что все сдѣлано, и что приходитъ судно съ моря. Оно должно дѣйствовать въ слѣдующемъ порядкѣ:

«Подходя къ бочкѣ и имѣя въ виду, что грунтовыя цѣпи ея, при теперешнемъ ихъ положеніи, идутъ на O и на W по 100 саженъ, бросаетъ якорь такъ, чтобы не забросить его на эти цѣпи; потомъ завязываетъ кабельтовъ за бочку, поднимаетъ якорь, подтягивается къ бочкѣ, закладываетъ за нее свою цѣпь, завязываетъ надежный кабельтовъ за швартовную винтовую сваю своей бочки,

беретъ кабельтовъ на корму, подтягиваетъ корму сколь возможно ближе къ свае, то есть вытравливая цепи около 150 саженъ на клюзъ, и остается въ такомъ положеніи до тѣхъ поръ, пока усиливщійся откуда-либо вѣтръ не заставитъ перенесть кабельтовъ на носъ; въ случаѣ же боры, въ помощь кабельтову закладываетъ еще за рымъ сваи скобу пеньковаго каната, одного или двухъ, смотря по обстоятельствамъ, и спускаетъ рангоутъ.

«Суда стоящія такимъ образомъ, кромѣ очевиднаго и неоспоримаго сохраненія ихъ, получатъ еще ту неоцѣненную выгоду, что всегда могутъ имѣть прѣсной воды въ изобиліи, что теперь сопряжено съ величайшими затрудненіями, потому что въ крѣпости есть лишь два колодца, недостаточные ни для жителей, ни для гарнизона, ни для госпиталя; при рѣчкѣ вода болотная и лѣтомъ пересыхаетъ; а хотя на сѣверовосточномъ берегу и довольно воды и хорошая, но для каждаго барказа надобно высылать изъ крѣпости конвой, а при теперешнемъ положеніи бриделей и способѣ стоянки судовъ на нихъ, разстояніе до этого берега слишкомъ велико.»

1849 г. Баржа *№* **5.** Командиръ К. Ф. Ш. Прапорщикъ *Т. Ѳ. Ивановъ.* (Касп. м.) Находясь у крѣпости Лепкорапа, для покупки и перевоза въ Баку дровъ къ эскадрѣ, 29 августа, стоя на двухъ якоряхъ, противъ форштата, на глубинѣ 4 саж., грунтъ жидкій илъ, въ разстояніи отъ берега 1½ версты, крѣпкимъ отъ О вѣтромъ съ сильнымъ волненіемъ, въ 3 часа пополудни подрейфовало, и вскорѣ баржа брошена на мелководіе, на которомъ ее стало бить и заливать волненіемъ По этому, въ ½ 8 часа, команда и за нею командиръ, перебрались на берегъ. На третій день, постоянно усиливавшимся буруномъ, сломилась мачта, и наконецъ самый корпусъ раскололся на двое.

* **1850** г. Фрегатъ съ винтовымъ двигателемъ **Архимедъ.** Командиръ Капитанъ 1 ранга *В. А. Глазенапъ.* (Балт. м.) Слѣдуя

изъ Бельта въ Россію, отъ Сондербурга, оставленнаго поутру 5 октября, съ крѣпкимъ попутнымъ отъ запада вѣтромъ, хорошо опредѣленный въ 6 ч. вечера, крюйсъ-пеленгомъ маяка Дарзерортскаго, въ $\frac{1}{2}$ 4 часа утра 6-го числа, когда считалъ себя, по курсу, на 2 мили сѣвернѣе нордовой оконечности о. Борнгольма, открывшійся въ это время огонь маяка, принялъ за называющійся Хаммеренъ; оказалось, что сильное отъ сѣвера къ югу теченіе, простиравшееся въ эту ночь до 4 миль въ часъ, снесло на двѣнадцать миль къ югу, на маякъ у города Ренне, такого-же точно свойства. Чрезъ четверть часа, въ пасмурности, открылся предъ носомъ берегъ, въ самомъ близкомъ разстояніи; немедленно приведенный въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ, черезъ пять минутъ, фрегатъ сталъ на мель, и страшно ходящимъ волненіемъ, тотчасъ-же положенъ на бокъ, при чемъ пробило его и стало заливать водою. Были употреблены всѣ средства къ спасенію фрегата, но тщетно; съ разсвѣтомъ выѣхали береговыя парусныя суда, и къ 11 часамъ, на своихъ и береговыхъ судахъ, вся команда перевезена на берегъ, за исключеніемъ шести человѣкъ нижнихъ чиновъ, погибшихъ на рыбацкой лодкѣ, вмѣстѣ съ тремя мѣстными жителями. Только нѣкоторая часть вещей съ фрегата была спасена, и то съ большими усиліями; машина-же впослѣдствіи поднята частною компаніею.

«Богу угодно было ниспослать на меня глубокое горе — писалъ несчастливый командиръ своему брату Б. А. Глазенапу, въ день своего крушенія. — Архимедъ не существуетъ, или почти такъ, потому что стоитъ на мели, пробитый въ нѣсколькихъ мѣстахъ, и полный водою. Несчастіе ужасное; но Богъ милостивъ, и я духомъ не упалъ. Мы всѣ живы и здоровы, за исключеніемъ восьми (оказалось шести) человѣкъ, которыхъ я еще не досчитываюсь.»

«Вчера вечеромъ (5 октября), въ 6 часовъ, я прошелъ Дарзерортъ, и хорошо опредѣлился; потомъ сдѣлалось пасмурно и я Ар-

коны не видалъ; но имѣя совершенно вѣрные компасы, положился на счисленіе. Курсъ мой велъ 2 мили сѣвернѣе N-й оконечности Борнгольма; въ 3 часа ночи я долженъ былъ видѣть маякъ, но огонь не открывался, почему я убавилъ парусовъ. Въ ½ 4 часа увидѣлъ маячный огонь на О, совершенно по тому румбу, какъ и ожидалъ, и чрезъ четверть часа сталъ на мель.»

«Оказалось, что я, теченіемъ былъ снесенъ такъ много къ S, что огонь въ Ренне могъ открыться на О. Лоцмана даютъ мнѣ письменное свидѣтельство, что теченіе ночью было до 4 узловъ отъ N.»

«Несчастіе большое; но я не унываю. Команда и офицеры вели себя, во время критическаго момента, примѣрно. Если только вѣтеръ стихнетъ, то надѣюсь много спасти съ фрегата; но самый фрегатъ, полагаю невозможнымъ довести куда нибудь; онъ совершенно пробитъ и полонъ воды.»

«Поспѣши къ намъ на помощь; тогда вмѣстѣ увидимъ, что остается дѣлать. Я плакалъ какъ ребенокъ, когда послѣдній съѣхалъ съ моего фрегата.»

Датскій министръ иностранныхъ дѣлъ, писалъ между прочимъ слѣдующее: «Бурное море, темнота ночи, сильное теченіе воды, произведенное вѣтромъ, въ этой, чрезвычайно опасной части Балтійскаго моря, лишили возможности Капитана Глазенапа, отличить маякъ Гаммерсгаусъ, который ему надлежало обогнуть.»

Флигель-Адъютантъ Б. А. Глазенапъ, пишетъ, относительно маяка у Ренне, объ устройствѣ котораго съ рефракторами, съ замѣною прежняго, гавапскаго, надобно еще прибавить, не было объявлено: «Областной начальникъ о. Борнгольма словесно увѣдомилъ меня, что онъ писалъ начальству своему въ Копенгагенъ, о необходимости замѣнить постоянный портовый маячный огонь въ городѣ Ренне, вертящимся, для отличенія его отъ постояннаго-же маяка на сѣверной оконечности о. Борнгольма, въ разстояніи не бо-

лѣе двѣнадцати морскихъ миль. Существованіе этого постояннаго маячнаго огня въ городѣ Ренне, со времени учрежденія его въ 1848 году, было неоднократно уже причиною гибели купеческихъ судовъ, принимавшихъ этотъ маякъ за сѣверный Борнгольмскій. Онъ просилъ, для достиженія этой цѣли, содѣйствія Русскаго правительства.»

Отданный по Высочайшему повелѣнію, подъ судъ, командиръ погибшаго фрегата, Капитанъ 1 ранга В. А. Глазенапъ, былъ совершенно оправданъ.

1850 г. Пароходъ **Геркулесъ.** Командиръ Капитанъ 2 ранга *К. К. Сиденеперъ.* (Финск. з.) Слѣдуя изъ Гельсингфорса въ Ревель, съ Д. С. С. Фишеромъ, 25 Іюня, въ $7\frac{1}{4}$ ч. утра, при свѣжемъ WNW вѣтрѣ и ясной погодѣ, обогнувъ бѣлую вѣху на сѣверномъ Вульфенскомъ рифѣ, и направляясь по R. StW $\frac{1}{2}$ W, командиръ, по необходимой надобности спустился въ рубку (каюту), поручая наблюденіе за курсомъ К. Ф. Ш. Подпоручику Мурашеву, предоставя ему, въ случаѣ если нужно будетъ, склонить курсъ въ лѣво, чтобы безъ надобности не слишкомъ мористо пройти на створѣ Екатерингальскихъ маяковъ. Штурманъ Мурашевъ, дѣйствительно взявшій направленіе нѣсколько лѣвѣе, до S $\frac{1}{2}$ W, и слѣдуя почти уже въ полъ-вѣтра, подъ парами и передними парусами, парусность которыхъ увеличивалась поставленнымъ съ полками, до гротъ-мачты, тентомъ, претерпѣвая здѣсь уже не волненіе, но большую толчею, съ вѣтромъ и теченіемъ; въ $7\frac{1}{2}$ ч. пароходъ сталъ на мель, на рифѣ сѣверозападной оконечности о. Вульфа, въ разстояніи отъ берега около двухъ кабельтовыхъ. Вахтенный Мичманъ Ивапчинъ, находившійся на мостикѣ, замѣтивъ приближеніе парохода къ мели, послалъ разсыльнаго извѣстить объ этомъ командира; но разсыльный не успѣлъ добѣжать до его каюты, какъ командиръ, вполнѣ полагавшійся на знаніе, долговременную опытность,

особенно для Ревельскаго рейда, и извѣстную дѣятельность штурмана, немедленно выбѣжавшій на верхъ, не могъ постигнуть причины такой внезапности, и въ первый моментъ впечатлѣнія, приписалъ причину его «нашествію необыкновеннаго столбняка» на штурмана. «Несчастіе случилось; пароходъ сдрейфовало!» отвѣчалъ оторопѣвшій штурманъ на первые вопросы Капитана. «Это не несчастіе, а сумашествіе — отвѣчалъ въ горячахъ командиръ — Вы вездѣ чертей видете (разумѣя крайнюю осторожность его), а теперь прямо на него полезли!»—Указывая на подводныя камни, ясно обозначавшіеся подъ водою. Тотчасъ-же были завезены верпы для снятія парохода; но всѣ, употребленныя усилія, оказались тщетны, и потому сдѣланъ сигналъ: *пароходъ терпитъ бѣдствіе*. Изъ порта, вскорѣ были присланы на помощь три брига и шхуна, которые, однакожъ, въ первые сутки, по свѣжести вѣтра, не могли оказать никакого пособія, кромѣ доставки, на одной изъ шлюпокъ, прѣсной воды, въ которой очень нуждалась команда парохода. Между тѣмъ изъ города подошли три большія лодки Англійскаго консула Жирарда, которые перевезли часть пассажировъ съ ихъ вещами: съ о. Вульфа, изъ имѣнія Графа Буксгевдена, другія лодки, перевозившія остальныхъ пассажировъ на этотъ островъ. Буксгевденъ и самъ неоднократно пріѣзжалъ на пароходъ, съ предложеніемъ своихъ посильныхъ услугъ, съ полнымъ участіемъ. Вода, послѣ полудни стала сильно прибывать, и несмотря на усиленное дѣйствіе помпъ, вскорѣ трюмъ налился до внѣшняго горизонта; потому начали выгружать все находившееся внизу и орудія; еще прежде, когда только увѣрились въ невозможности безъ большихъ усилій снять пароходъ, стали бросать уголь и разбирать машину. Въ слѣдующіе сутки вѣтеръ стихъ, и тогда прибыли отъ порта барказы, со всѣми необходимыми пособіями для снятія: завозами, помпами, водолазнымъ колоколомъ и стрѣлами, вмѣстѣ съ лоцъ-суд-

номъ для выгрузки; къ вечеру пришли еще пароходъ и транспортъ. Дѣятельность командира, вспомоществуемая его офицерами и командою, командирами и командою судовъ, присланныхъ на помощь; искуство такелажмейстера Маіора Иванова; наконецъ ревностное участіе пограничной стражи надзирателя Капитана Фонъ-Эдберга, пріѣхавшаго на своей лодкѣ, вмѣстѣ съ лодками Жирарда и Гр. Буксгевдена, оказывавшаго такую неутомимую дѣятельность, привычку къ трудамъ и смѣтливость, что впослѣдствіи былъ употребляемъ какъ лучшій морской офицеръ, принадлежащій къ командѣ; все это, много способствовало спасенію. Воды подъ пароходомъ, стоявшей еще выше ординарной, было только 1 ф. 5 д., а около отъ 8 до 11; пароходъ сидѣлъ до $12\frac{1}{2}$. 30 Іюня, по выкаченіи изъ парохода воды, онъ наконецъ снятъ съ мели, и приведенъ на буксирѣ въ Ревельскій портъ, гдѣ подведенъ подъ него нашпигованный парусъ, и отправленный на буксирѣ парохода въ Кронштадтъ, по исправленіи тамъ, оказался еще годнымъ къ дальнѣйшей службѣ.

Слѣдственная по этому дѣлу Коммисія, Коммисія Военнаго Суда, Главный Командиръ Кронштадтскаго порта Адмиралъ Беллинсгаузенъ, Командующіе 1 и 2 Флотскими Дивизіями Контръ-Адмиралы: Замыцкій и Балкъ 1, и Инспекторъ Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Генералъ-Маіоръ Давыдовъ, согласно обвинили командира и его подчиненныхъ; но приговоры ихъ, смягченные Морскимъ Генералъ-Аудиторіатомъ, выразились въ слѣдующемъ опредѣленіи: 1) Командиръ, проходя на вѣтрѣ рифа о. Вульфа, ни какимъ образомъ не долженъ былъ измѣнять курсъ въ лѣво, а напротивъ, на случай какой либо печаянности, шквала, порчи машины и т. п. ближе придерживаться къ вѣтру; сверхъ того, если командиръ находилъ измѣненіе курса почему либо полезнымъ, то обязанъ былъ положительно назначить, какимъ курсомъ править, а не предоставлять этого благоразумію штурмана. 2) Штурманъ

Мурашевъ, въ опытности и совершенномъ знаніи дѣла котораго, свидѣтельствуетъ какъ командиръ парохода, такъ и Инспекторъ Корпуса Штурмановъ Балтійскаго флота, ни какимъ образомъ не долженъ былъ измѣнять курса вдругъ на цѣлый румбъ, и спустившись на $\frac{1}{4}$ или $\frac{1}{2}$ румба, онъ въ состояніи былъ-бы исполнить приказаніе командира: выходить на створную линію маяковъ не слишкомъ мористо; дѣйствіе его, въ это время, показываетъ какое-то помраченіе разсудка, тѣмъ болѣе, что съ его стороны, не было сдѣлано ни какого представленія командиру объ опасности таковой перемѣны курса. 3) Что-же касается, до отступленія командира отъ общаго правила, отдавать приказанія старшему офицеру или управляющему вахтою, то по молодости и мало-опытности вахтеннаго офицера, который можетъ быть и не могъ-бы вскорѣ явиться на зовъ, а для отсутствія командира могло потребоваться не много времени, не ставить въ вину. Наконецъ, 4) Вахтенному Мичману Иванчину, обвиняемому совершенно справедливо *по буквѣ закона*, можетъ служить извиненіемъ его неопытность въ морскомъ дѣлѣ, незнаніе мѣстности и то обстоятельство, что наблюденіе за курсомъ было поручено штурману. По всему этому Морской Аудиторіатъ опредѣлилъ: Капитана 2 ранга Спиденсера *выдержать подъ арестомъ въ крѣпости на гауптвахтѣ три мѣсяца;* Подпоручика Мурашева *четыре мѣсяца;* а Мичмана Иванчина подвергнуть *двухъ-недѣльному аресту на гауптвахтѣ,* не считая ему сего штрафованія препятствіемъ къ полученію наградъ и знака отличія; убытки-же отъ бѣдствія, впрочемъ весьма незначительныя, принять на счетъ казны.

Государь Императоръ, Высочайше утвердилъ настоящій приговоръ 13 Іюня 1851 года; но 1-го Іюля того-же года, несчастливый командиръ, по Высочайшей волѣ былъ Всемилостивѣйше прощенъ.

1850 г. Ботъ **Ангара.** Командиръ К. Ф. Ш. Прапорщикъ *А. М. Чудиновъ.* (Беринг. м.) На пути къ Петропавловской гавани, въ $7\frac{1}{2}$ часовъ вечера 17 сентября, когда находился по восточную сторону Камчатки, въ шир. около 51°, имѣя курсъ NtW $\frac{3}{4}$ W, ходу $5\frac{1}{4}$ узловъ, при крѣпкомъ SO вѣтрѣ и большомъ волненіи, подъ зарифленными 3 рифами марселями, 1 рифомъ фокомъ, 4 бизанью, форъ-стеньги и фокъ-стакселями, нашедшею съ бока огромною волною, ударившею въ кормовую часть, раскололо руль. Находясь въ несостояніи удержать произвольныхъ движеній поврежденнаго руля, закрѣпилъ всѣ паруса, оставаясь подъ одною, зарифленною бизанью. Къ 10 ч. вечера, исправивъ по возможности поврежденіе, поставилъ 2 рифами зарифленный марсель, фокъ, форъ-стеньги-стаксель и поворотивъ фордевиндъ, пошелъ по румбу SSW, со скоростію $3\frac{3}{4}$ узловъ, дрейфомъ до $\frac{1}{2}$ R. Но руль не дѣйствовалъ какъ слѣдуетъ, и судно валило подъ вѣтръ; подъ вѣтромъ показывался берегъ, миляхъ въ 7 разстоянія; глубины было 45 саженъ, грунтъ крупный камень. Въ 11 ч. берегъ показался уже въ разстояніи не болѣе 3 миль, состоящій изъ отвѣсныхъ къ морю скалъ; глубина 23 сажени, грунтъ плита. А вѣтеръ крѣпчалъ, сопровождаемый сильнымъ дождемъ съ посмурностію. Черезъ $\frac{1}{4}$ часа, глубина уменьшилась до 18 саженъ, при томъ-же груптѣ, и показались буруны на камняхъ рифа. Отстояться на якоряхъ не было никакой надежды, по крѣпости грунта, силѣ вѣтра и величинѣ волненія; также по качеству самыхъ якорей. Потому командиръ, чтобы «очистить свою совѣсть предъ лицемъ Бога и законовъ,» рѣшился въ половинѣ 12-го часа, спуститься въ берегъ. Въ разстояніи отъ него 300 саженъ, на глубинѣ 14 ф. ботъ получилъ первый ударъ. Проломленный и наполненный водою, онъ остановился на глубинѣ 6 ф. въ разстояніи отъ берега 150 саженъ, и при наступившемъ отливѣ, выбросивъ за бортъ весь

грузъ, бывшій на палубѣ, окончательно сталъ въ 125 саж., на глубинѣ 5 ф. Въ 3 ч. утра, вѣтеръ сталъ стихать; и начинался приливъ. Срубивъ мачты, и утвердивъ на берегу тросъ «съ трудомъ» всѣ переправились на берегъ, и размѣстясь на выдавшихся камняхъ, развели огонь. Мѣсто крушенія было въ шир. 54°, 20′ долг. 202°, 43′ W, въ разстояніи около 2 в. къ N отъ камня Гаврiилъ. На 2 в. южнѣе, лежала не большая, открытая къ морю бухта, съ ровнымъ песчанымъ берегомъ, гдѣ и приступили къ постройкѣ юрты, частію изъ выкиднаго лѣса, частію изъ судовыхъ обломковъ. На третій день были посланы въ портъ, для извѣщенія о случившемся, четыре человѣка; изъ нихъ, боцманматъ Осиповъ, не согласясь съ другими, пошелъ отдѣльнымъ путемъ, и пропалъ безъ вѣсти; а прочіе достигли Явинскаго селенія, и высланные изъ него три Камчадала пришли 8-го октября, для указанія пути къ острогу. Изъ груза судна, за трудностію доступа, спасено очень немногое; между тѣмъ, открывшіяся въ землянкахъ духота и сырость, при недостаткѣ пищи, заставили бѣдствующихъ, 15-го октября, отправиться къ Явинскому селенію, въ которое и прибыли 20-го октября, оставя на мѣстѣ, по слабости въ ногахъ, 6 мужчинъ и одну женщину. Комиссія военнаго суда, на основаніи Воинскихъ процессовъ 1716 г. гл. 5, § 9, оправдавъ командира, случай этого крушенія, предала воли Божіей.

1850 г. Транспортъ **Курилъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *А. П. Григорьевъ.* (Берниг. м.) Отправленный изъ Охотска въ Петропавловскій портъ 14 сентября, съ казеннымъ и частнымъ грузомъ, съ десантомъ и съ пассажирами, *пропалъ безъ вѣсти.* Погибли: командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *Аполлонъ Ивановичъ Григорьевъ,* К. Ф. Ш. Прапорщикъ *Иванъ Киренскій* и Кондукторъ *Степанъ Замарацкій;* 25 нижнихъ чиновъ команды, 7 служителей и мастеровые десанта, съ 3 женами, 2 сы-

новьями и 1 воспитанницею, 1 пассажиръ, лоцманъ. Всего 42 человѣка. Найденные въ слѣдующемъ году обломки на о. Атхѣ, видимо принадлежащія военному судну, свидѣтельствуютъ о мѣстѣ крушенія его въ этомъ или близко этого мѣста.

1851 г. Транспортъ **Бугъ.** Командиръ Лейтенантъ *Щегловъ.* (Черн. м.) Въ Новороссійской бухтѣ, въ ночи со 2-го на 3-е марта, жестокою бурею, разорвало брандельную цѣпь на которой стоялъ и снесенъ на мель. Команда спасена; а транспортъ 6-го числа снятъ.

1851 г. Шхуна **Ласточка.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. В. Воеводскій 3.* (Черн. м.) На томъ-же мѣстѣ и въ туже бурю, при лопнувшей цѣпи плехтоваго якоря, не удержавшись на остальныхъ якоряхъ, также брошена на мель; для облегченія ударовъ, были срублены мачты. Команда также спасена; а шхуна, того-же 6-го числа, снята.

1852 г. Транспортъ **Тверь.** Командиръ Капитанъ 2 ранга *А. П. Гесслингъ.* (Финск. з.) При выходѣ, около полудня 1-го октября, изъ восточныхъ воротъ новой въ Ревелѣ гавани, на рейдъ, встрѣченный порывомъ вѣтра отъ NW, съ дождемъ и градомъ, пролежавъ бейдевиндъ съ $\frac{1}{4}$ часа, сталъ на якорь; когда-же начало дрейфовать, положилъ другой якорь. Послѣ полудня слѣдующихъ сутокъ, вѣтеръ отъ NNW сталъ крѣпчать; потому, спустивъ брамъ-стеньги и нижнія реи, основалъ стень-вынтрепы, и позволилъ командѣ ужинать; но въ половинѣ 9-го, транспортъ опять начало дрейфовать; брошенный запасный якорь не помогъ; быстро несомый къ берегу, транспортъ сѣлъ носомъ на песчаный рифъ, потомъ повернулся бокомъ, и сталъ сильно биться о грунтъ. Для облегченія ударовъ, немедленно срублены мачты; а для извѣщенія о бѣдствіи, стали палить изъ пушекъ и жечь фалшвееры. Вода прибывала до 27 д., но отливаемая, уменьшилась до 16. Въ поло-

винѣ 12-го подошелъ на помощь 12-ти весельный катеръ со шхуны Радуга, а по утру стали подходить вольныя гребныя суда, и катеръ съ тендера Лебедь. Команда, на этихъ судахъ, была свезена на берегъ, и около полудня, по приказанію Капитана надъ портомъ, съѣхалъ командиръ, для личнаго донесенія о случившемся Главному Командиру. Воды въ трюмѣ было 29 д., а къ 5 часамъ, онъ весь наполнился водою, и въ жилой палубѣ было 2 ф. воды.

1852 г. Бригъ **Птоломей.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *А. П. Завадовскій.* (Черн. м.) Посланный изъ Севастополя въ Одессу, для закупки на эскадру провизіи, на пути туда, 3-го ноября въ 5 часовъ утра, сильнымъ съ моря вѣтромъ, выброшенъ на берегъ острова Тендра, близь кордона № 37. Команда спасена.

1854 г. Транспортъ **Иманъ.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *П. Я. Шкотъ.* (Катт.) Отправленный въ августѣ мѣсяцѣ изъ Кронштата въ Камчатку, съ грузомъ матеріаловъ и припасовъ для Петропавловскаго порта, поутру 22 сентября, снялся съ Гельсинорскаго рейда, при ровномъ брамсельномъ вѣтрѣ, отъ SSW, и при постоянно возвышавшемся барометрѣ (29,94), обѣщавшемъ послѣ предшествовавшихъ, продолжительныхъ западныхъ вѣтровъ, благопріятную погоду. Въ 6 часовъ по полудни миновалъ плавучій Ангольтскій маякъ, въ $\frac{1}{4}$ мили отъ него по пеленгу и взялъ курсъ N $\frac{1}{2}$ W, на Тринделенскій маякъ. Вѣтеръ между тѣмъ свѣжѣлъ: уже въ исходѣ 4-го часа убрали брамсели; въ 8 часовъ взяли у марселей первый рифъ; въ $9\frac{1}{2}$ часовъ, когда вѣтеръ зашелъ къ SW, съ жестокими порывами, второй рифъ. Въ это время, увидѣли въ правѣ Пидденгенскіе огни, по пеленгу и пересѣченію курса на NO 64° въ $11\frac{1}{2}$ миляхъ. Чтобы вѣрнѣе опредѣлить свое мѣсто, по лежащему на сѣверной сторонѣ противулежащаго острова Лес-э Тринделенскому маяку, взяли курсъ на румбъ западнѣе NtW $\frac{1}{2}$ W. Въ три четверти 12-го часа, имѣя ходу отъ 6 до

7½ узловъ, увидѣли въ правой рукѣ, на NNO, маячный огонь и принявъ его за Триделенскій, лежавшій по счисленію только въ 3½ миляхъ, предполагая, что при свѣжемъ югозападномъ (SW) вѣтрѣ, теченіе моря въ Каттегатѣ, обыкновенно неправильное, отражаясь отъ Шведскаго берега, къ которому стремится изъ Скагеррака, бьетъ отъ него къ западу-же, къ о. Лесс-э въ этомъ мѣстѣ; расчитывая при томъ, что при взятіи вторыхъ у марселей рифовъ, придерживались къ вѣтру, т. е. въ лѣво; прямо легли на этотъ маякъ по NNO. Въ 12½ часовъ открылся другой огонь, который, по неимѣнію маяка вблизи счислимаго пункта, приняли за судовой огонь; однакожъ, опасаясь слишкомъ близко подойти къ мелямъ острова Лес-э, вскорѣ привели на правый галсъ, на SOtS. Въ слѣдъ за тѣмъ увидѣли третій огонь. Эти три, открывшіеся огня, привели командира въ сомнѣніе: не отнесенъ-ли онъ, противно предполагавшемуся теченіемъ, вмѣсто юго-запада къ сѣверо-востоку, къ маякамъ у о. Виг-э, Бушеръ и Бетта; потому немедленно поворотивъ на лѣвый галсъ, черезъ фордевиндъ, легъ къ WNW. Сомнѣніе оправдалось: оказалось дѣйствительно, что транспортъ былъ принесенъ теченіемъ къ маяку Бетта, отстоящему отъ Триделенскаго на NO 50° въ 16 миляхъ. Въ половинѣ втораго часа 23 сентября, транспортъ получилъ первый ударъ, которымъ переломился румпелъ у самой головы руля, и потому, лишенные возможности управленія, взяли паруса на гитовы; удары слѣдовали одинъ за другимъ, и вода стала прибывать въ трюмѣ; чрезъ ½ часа, удары прекратились, и тогда, въ началѣ 3-го часа, бросили якорь на глубинѣ 18 саж.; однакожъ, едва успѣли вытравить 30 саж. канату, какъ снова почувствовали сильный ударъ. Транспортъ былъ въ шхерахъ.

Темнота и пасмурность съ дождемъ, едва позволяли узнать несчастное положеніе транспорта: прижатый правымъ бортомъ къ

отлогой скалѣ, отъ которой находился въ разстояніи 5 саженъ, онъ имѣлъ глубины подъ форштевнемъ 4 саж., подъ ахтеръ-штевнемъ съ правой стороны $1\frac{1}{2}$ саж., съ лѣвой стороны 4 саж. Вода въ трюмѣ прибывала быстро, и въ 4 часа возвысилась уже до 5 футъ. Раскачиваемый и обливаемый волненіемъ, транспортъ ударялся сильно о камни. Командиръ, сохраняя все хладнокровіе мужества и полное присутствіе духа, отдавалъ надлежащія приказанія: палить изъ пушекъ и жечь фалшфееры—операціи, производившіяся, при такихъ обстоятельствахъ и такомъ состояніи погоды, съ чрезвычайнымъ трудомъ. Въ началѣ 8 часа, когда уже стало свѣтать, вода выступала въ жилую палубу, и тогда, озабочиваемый уже только спасеніемъ команды, командиръ приказалъ срубить гротъ-мачту, и срубленная гротъ-мачта, какъ слѣдовало, упала на прилежащую скалу, черезъ которую ходилъ бурунъ. Помощію этой мачты, немедленно былъ поданъ лееръ на берегъ, и по немъ переправлены: сперва судовой образъ и больные, потомъ команда и офицеры, за которыми, послѣднимъ, оставилъ свой постъ командиръ, чрезъ нѣсколько секундъ послѣ схода котораго, транспортъ погрузился въ воду. Во время этого перехода, не взято съ собою ничего изъ имущества, кромѣ тетради шханечнаго журнала, трехъ хронометровъ и нѣсколькихъ бумагъ по канцеляріи; денежный-же сундукъ, при передачѣ его на берегъ по мачтѣ, сбило буруномъ въ воду, и хотя конецъ веревки, за который онъ былъ привязанъ, находился въ рукахъ у людей, но по предстоявшей опасности отъ погруженія судна, по приказанію командира отданъ. При всей трудности работъ крушенія и переправы, ушибенъ только одинъ матросъ, въ голову, и то не опасно. На пришедшемъ на помощь лоцманскомъ ботѣ, команда и офицеры, въ два раза, были перевезены къ мѣстечку Кензэ, въ шхерахъ, гдѣ Готенбургскій карантинъ, и радушно приняты жителями.

По полученнымъ потомъ свѣдѣніямъ, въ туже самую ночь, съ 22 на 23 сентября, въ Каттегатѣ разбилось до 22 коммерческихъ судовъ, а шедшее одновременно Датское трехъ-мачтовое судно, въ 1200 тонновъ, разбилось на южномъ рифѣ о. Лес-э, принявъ плавучій маякъ, стоящій здѣсь, за Тринделенскій, стоящій на сѣверной оконечности, слѣдовательно, при тѣхъ-же обстоятельствахъ, снесенное къ W, между тѣмъ какъ транспортъ Нѣманъ, былъ снесенъ къ О—свидѣтельство непостоянства теченій въ Каттегатѣ. Тоже почти случилось съ ботомъ, шедшимъ изъ Копенгагена къ транспорту Нѣману, который проходя, по счисленію, Нидденгенскій и Тринделенскій маяки, не видалъ ихъ, и былъ вынесенъ теченіемъ въ Скагерракъ.

Слѣдственная и Военно-судная Коммисіи, оправдали командира, и послѣдняя, заключая, что крушеніе транспорта Нѣманъ послѣдовало «не отъ упущенія или неосмотрительности, но единственно отъ совершенно неправильнаго и неподчиненнаго ни какимъ законамъ теченія моря, существующаго въ сѣверной части Каттегата», на основаніи Св. Мор. Угол. постановленій ст. 108, приговорила: Командира онаго транспорта отъ суда и всякой отвѣтственности по дѣлу о крушеніи освободить; цѣнность казенной потери, исчисленной въ 177,410 р. сер. принять на счетъ казны; и на основаніи Высочайше утвержденной выписки изъ журнала Комитета Министровъ 29 Января и 8 Февраля 1827 г., офицерамъ и нижнимъ чинамъ, за понесенные ими потери, сдѣлать приличное вознагражденіе, выдачею офицерамъ половиннаго, а нижнимъ чинамъ полнаго годоваго жалованья.

Главный командиръ Кронштатскаго порта, Адмиралъ О. П. Литке, разсмотрѣвъ слѣдственное и военно-судное дѣла, сдѣлалъ слѣдующія замѣчанія: что командиру транспорта Нѣманъ, не было достаточнаго основанія предполагать сильное теченіе на SW, пря-

мо противъ крѣпкаго вѣтра, и что полагая себя вблизи о. Лес-э, окруженнаго мелями, трудно было не замѣтить близости берега и малой глубины, по долженствующему быть упадку и измѣненію волненія, для удостовѣренія въ чемъ, необходимо надлежало, приведя къ вѣтру на правый галсъ, накинуть лотъ: большая глубина показала-бы, что транспортъ находится не подъ островомъ Лес-э. Представляя это замѣчаніе, Генералъ-Адъютантъ Вице-Адмиралъ О. П. Литке полагалъ однакожъ ходатайствовать предъ милосердіемъ Монаршимъ объ освобожденіи командира потерпѣвшаго крушеніе транспорта «во уваженіе, какъ прежней его, отличной службы, такъ въ особенности хладнокровія и благоразумной распорядительности, оказанныхъ имъ при самомъ крушеніи, которымъ должно приписать благополучное спасеніе всей команды.»

Морской Генералъ-Аудиторіатъ, не признавая командира виновнымъ въ первой изъ вышеприведенныхъ причинъ, по извѣстному непостоянству теченій въ Каттегатѣ, слѣдующія двѣ, отнесъ къ недостаточности соображеній командира транспорта, особенно нестараніе его убѣдиться посредствомъ лота, дѣйствительно-ли находится на меляхъ, окружающихъ о. Лес-э; и потому, основываясь на точномъ смыслѣ Свода Морск. Угол. постановленій, ст. 370, признавъ его «виновнымъ въ неосмотрительности, имѣвшій слѣдствіемъ разбитіе транспорта Нѣманъ,» присудилъ подлежащимъ «къ исключенію изъ службы.» Однакожъ, опредѣляя это наказаніе, Генералъ-Аудиторіатъ, считалъ обязанностію обратить вниманіе на слѣдующія обстоятельства, дающія г. Шкоту нѣкоторое право на снисхожденіе: что въ продолженіе всей ночи, бывшей гибельною для транспорта, командиръ онаго и старшій штурманскій офицеръ, находились постоянно на верху, направляя всѣ старанія къ вѣрному счисленію, слѣдственно не оказывается ни малѣйшей небрежности; что благоразумныя и хладнокровныя рас-

поряженія командира при крушеніи, много способствовали къ спасенію команды; отличная до сего времени служба командира и ходатайство въ пользу его г. Главнаго Командира Кронштатскаго порта. Потому, предавая участь подсудимаго Монаршему милосердію, принималъ смѣлость ходатайствовать о замѣненіи исключенія изъ службы, «двухъ-мѣсячнымъ арестомъ, съ содержаніемъ на гауптвахтѣ», убытки принявъ на счетъ казны и удовлетворивъ команду потерпѣвшаго крушеніе транспорта, на основаніи Свода Морск. Угол. постановленій кн. 2, дополн. къ ст. 641.

Въ 10 день февраля 1854 года, по всеподданнѣйшему докладу этого дѣла, послѣдовала Высочайшая, Собственноручная Его Императорскаго Величества конфирмація: *отставить отъ службы, предоставя вступить вновь въ оную первымъ офицерскимъ чиномъ, а впрочемъ быть по сему.*

Вышедшій тогда въ отставку, командиръ этого транспорта, въ началѣ 1855 года, снова вступилъ въ туже, любимую съ дѣтства службу, въ Черноморскій флотъ, согласно Высочайшей конфирмаціи, первымъ офицерскимъ чиномъ, Мичманомъ; и отличившись въ Севастополѣ, гдѣ, на одномъ изъ бастіоновъ былъ раненъ, произведенъ въ Лейтенанты, а спустя нѣсколько мѣсяцевъ, «за отличіемъ при оборонѣ Севастополѣ», въ прежній чинъ Капитанъ-Лейтенанта, въ сравненіе съ сверстниками.

Въ дополненіе къ сдѣланному мною описанію этого крушенія по слѣдственному дѣлу, представляю здѣсь нѣкоторыя новыя подробности о прекрасномъ порядкѣ, существовавшемъ на этомъ транспортѣ, о спокойномъ мужествѣ командира его, отвагѣ и ревности подчиненныхъ ему офицеровъ и команды, изъ описанія одного изъ участниковъ, Лейтенанта *В. К. Шульца*, напечатан-

номъ въ Морскомъ Сборникѣ настоящаго года, т. XV № 3, заимствуя изъ него цѣликомъ только одно обстоятельство крушенія, и въ заключеніе, прибавляя нѣкоторыя подробности о самомъ транспортѣ.

«Обстоятельства нашего крушенія извѣстны уже изъ донесенія командира и изъ суднаго дѣла; но частности всегда занимательны: безстрашіе и дисциплина, царствовавшія во время бѣдствія, не должны быть забыты. На транспортѣ «Нѣманъ», съ минуты перваго удара и до переправы команды на скалу, всѣ, отъ Капитана до послѣдняго матроса, исполняли свою обязанность свято и непарушимо; мы безстрашно готовы были умереть.

«Обыкновенно(?), на разбивающихся Русскихъ судахъ, проявляется желаніе мѣнять рубашки; наше же крушеніе замѣчательно тѣмъ, что и мысль объ этомъ ни кому не приходила въ голову; всѣ были на верху и работали для общаго спасенія. Робости и страху не было видно ни у кого: у всѣхъ, спокойствіе духа сохранилось до послѣдней минуты; а дѣтьми мы уже сдѣлались на скалѣ, когда увидѣли, идущій ко дну «Нѣманъ»: нашъ домъ, нашъ кровъ, наши падежды, наше все.... Этой минуты нельзя описать. Чтобы понять горе, надобно его самому испытать. Опишу только то, что видѣлъ и чувствовалъ:

«Радостно встрѣтили мы утро 22 сентября. Хотя день былъ сѣрый, но вѣтеръ дулъ ровный брамсельный, отъ SSW, и барометръ высокъ; мы думали, что SW, дувшій съ неимовѣрною силою въ продолженіе двухъ недѣль, уже выдулся, и потому расчитывали, что насъ ожидаютъ обстоятельства самыя благопріятныя. Но что значатъ всѣ расчеты человѣка передъ Промысломъ Божіимъ. Въ одиннадцатомъ часу утра взлетѣлъ кливеръ, и мы, простившись

съ Гельзипероmъ, пошли обычнымъ ходомъ, по 4 узла. Въ полдень я вступилъ на вахту; въ продолженіе ея дулъ тотъ же вѣтеръ, нѣсколько засвѣжѣвшій; поубрали брамсели; въ 6 часовъ я смѣнился съ вахты, сдавъ Ангольтскій маякъ на траверсѣ въ $\frac{1}{4}$ Итальянской мили, курсъ на маякъ Тринделенъ N$\frac{1}{4}$W. Весело сошелъ я внизъ, расчитывая, что напившись чаю подсмѣю товарища и потомъ богатырски засну на всю ночь. Но вѣтеръ началъ свѣжѣть, и въ восемь часовъ взяли первый рифъ у марселей. Видя по всему, что ночь не пройдетъ спокойно, я прилегъ не раздѣваясь, и не ошибся: въ десять часовъ вызвали всѣхъ на верхъ брать второй рифъ: мы уже прошли тогда Нидденгенскіе маяки и антретно опредѣлились по нимъ; теченіемъ насъ снесло нѣсколько и потому мы поднялись на румбъ. По болѣзни втораго лейтенанта, я былъ на бакѣ; трудненько было брать рифы: вѣтеръ ревелъ, и какъ мы шли полнымъ вѣтромъ, то марсовымъ было нелегко. Людей спустили внизъ, но я остался на верху: въ дурную погоду не спится. Въ исходѣ двѣнадцатаго часа я узналъ, что виденъ Тринделенъ, и такъ какъ онъ отъ насъ былъ вправо, то мы спустились на NNO, чтобы его обойти; транспортъ полетѣлъ по восьми узловъ — къ гибели. Я непадолго сошелъ внизъ, какъ вдругъ вызываютъ всѣхъ на верхъ поворачивать черезъ фордевиндъ. Выхожу: погода ужасная! Вѣтеръ реветъ, свищетъ между снастями; волненіе страшное; ни зги невидно; какая-то непріятная сырость пробираетъ до костей; послѣ поворота узнаю, что видно три огня, и что по всей вѣроятности, эти огни суть маяки: Вингэ, Бушеръ и Беттэ, а не Тринделенъ, и что насъ снесло теченіемъ и прижало къ Шведскому берегу. Непріятно; но мысль, что авось еще отдѣлаемся отъ бѣды, успокоила меня на время. Мы поворотили черезъ фордевиндъ и глядимъ во всѣ глаза на зловѣщіе три огня... Вдругъ ужасный ударъ... транспортъ на каменьяхъ. Ударъ этотъ вѣрно отразился

во всѣхъ сердцахъ, какъ и въ моемъ: въ эту минуту у меня въ головѣ промелькнуло разомъ все — былое и будущее, мои двадцать семь лѣтъ и мои надежды; но это было на одну только минуту: я обратилъ глаза на своего Капитана и онъ воодушевилъ меня. Мрачный, но хладнокровный, онъ стоялъ у штурвала и отдавалъ приказанія; по какому-то безсознательному чувству я подошелъ къ нему ближе: мое мѣсто по росписанію было на шканцахъ. Удары продолжались, мы шли по рифу и бились о каменья. Паруса были взяты на гитовы. Рулевые объявили, что руль не дѣйствуетъ; Капитанъ послалъ меня внизъ осмотрѣть румпель: войдя въ капитанскую каюту я вижу, что румпель переломился у самой головы руля, и что обломокъ его трудно вытащить. Транспортъ продолжалъ биться; люди стояли у помпъ и дружно работали; но вода немилосердо прибывала.

«Наконецъ, въ началѣ третьяго часа, удары прекратились; мы всѣ вздохнули свободнѣе, и надежда опять вкралась въ наши сердца. Транспортъ былъ на вольной водѣ. Бросились къ якорю, и черезъ пять минутъ онъ полетѣлъ въ воду, но, увы! — въ это время транспортъ ударился съ такою силою, что мы едва устояли на ногахъ. Правымъ бортомъ онъ лежалъ на скалѣ и бился цѣлымъ лагомъ. Каково было наше положеніе: не знаемъ гдѣ мы? есть ли возможность спастись? Темнота страшная! Съ какимъ нетерпѣніемъ ожидали мы разсвѣта! Капитанъ приказалъ Лейтенанту Любимову изготовить двѣ пушки для стрѣльбы. Пушки были закрѣплены по походному, вдоль борта, и потому немалаго труда стоило поставить ихъ на мѣсто. Меня и Мичмана Эгершельда, Капитанъ послалъ въ крютъ-камеру, доставать порохъ и фальшфейеры. Стали палить съ обоихъ бортовъ и каждыя пять минутъ жечь фальшфейеры, освѣщавшіе грустную картину! Скалы сѣроватаго цвѣта виднѣлись возлѣ насъ, и какъ казалось, весьма близко;

Бѣдный «Нѣманъ» лежалъ на нихъ бортомъ, и бился до тѣхъ поръ, пока не ушелъ совсѣмъ ко дну... Море бушевало и страшный бурунъ разбивался о камни; вѣтеръ свистѣлъ между снастями и паруса хлопали; возлѣ грота-мачты усердно дѣйствовали помпами; на ютѣ палили изъ пушекъ; на грота-русленяхъ жгли фальшфейеры. У штурвала стоялъ нашъ Капитанъ. Спокойно и хладнокровно отдавалъ онъ приказанія, наблюдая, чтобы все исполнялось въ точности.

«Наконецъ, мало по малу начало свѣтать и мы увидѣли, что транспорту нѣтъ спасенія; что мы должны съ нимъ проститься; но, что съ Божіею помощію, можемъ еще какъ нибудь выбраться на берегъ. Берегъ находился отъ насъ саженяхъ въ восьми.

«Капитанъ, видя что мѣшкать нечего, и что для спасенія «Нѣмана» больше ничего сдѣлать нельзя, приказалъ достать два запасныхъ марса-рея и спустить ихъ за корму, на мысокъ, выдававшійся отъ островка. Дружно взялись за это матросы, и въ четверть часа реи были спущены; но надобно было ихъ закрѣпить. Матросъ Бугаевъ, обвязавшись концемъ, три раза пытался перебраться на берегъ; но каждый разъ былъ сбиваемъ буруномъ; онъ хотѣлъ идти снова, но его удержали. Увидѣвъ невозможность укрѣпить марса-реи на берегу, Капитанъ приказалъ изготовить топоры для рубки грота-мачты, предполагая, что она ляжетъ на скалу, и что по ней удобно будетъ перейти на берегъ.

«Капитанъ еще прежде спросилъ у нашего ревизора, Лейтенанта Гадда: спасены ли книги? и изъявилъ сожалѣніе, когда тотъ отвѣчалъ, что не спасены, потому что писарь забылъ ихъ внизу. Желая исполнить волю капитана, Лейтенантъ Гаддъ топоромъ прорубилъ гротъ-люкъ, и такъ какъ въ жилой палубѣ было уже фута три воды, то на концѣ спустилъ туда писаря; послѣдній не могъ найти книгъ. Видя это, г. Гаддъ самъ обвязался концемъ и спу-

стился въ палубу... Въ эту минуту я подошелъ, бросился тоже къ концу, и черезъ нѣсколько секундъ мы вытащили смѣлаго нашего Лейтенанта съ книгами, найденными имъ уже въ водѣ. Я взялъ находившіеся тутъ топоры и, позвавъ боцмановъ Силина и Никифорова и одного ловкаго матроза, приказалъ имъ быть готовыми рубить гротъ-мачту.

«Капитанъ, стоявшій возлѣ, скомандовалъ *рубить;* боцманъ Силинъ подалъ ему топоръ и сказалъ: «извольте, Ваше Высокоблагородіе, руку наложить». Капитанъ, взявъ топоръ, раза два ударилъ по талрепамъ; тогда боцмана припялись за дѣло. Новая мачта, съ перерубленными талрепами, минутъ пять думала: падать ли ей или нѣтъ? Съ нетерпѣніемъ слѣдили мы за каждымъ ея движеніемъ; наконецъ она переломилась и уперлась въ длинный, низкій мысъ, выдававшійся отъ острова, противъ средины транспорта. Лишь только мачта упала, ловкій матросъ Калининъ былъ уже на берегу съ лееромъ и, укрѣпивъ его, возвратился, говоря: «я пойду въ своей очереди».

«Этотъ же Калининъ, въ то время когда доставали запасныя марса-реи, видитъ ползущаго снизу дряннаго матроза (въ семьѣ не безъ урода), который держалъ въ рукахъ свой сундучекъ; транспортъ покачнулся и матросъ выронилъ изъ рукъ свою ношу; Калининъ подскочилъ къ нему, схватилъ сундучекъ и бросилъ его въ воду, примолвивъ: «экой ты, братецъ, какой! люди работаютъ, а ты ящикъ свой спасаешь; вотъ онъ за бортомъ; туда же надобно и тебя... помогай тащить марса-реи.» И Калининъ, во время пальбы, безсмѣнно держалъ запалъ у пушки, пока ее заряжали, не смотря на то, что опалилъ себѣ руку. Этимъ онъ можетъ быть спасъ многихъ, потому что выстрѣлы были очень часты; если бы дурно банили, то долго-ли до бѣды. Истинно молодецъ былъ этотъ «Калина», какъ звали его товарищи.

«По распоряженію Капитана, судовой образъ и денежный сундукъ, были вынесены на верхъ.

«Началась переправа: сначала образъ, потомъ больные, потомъ офицеры, по назначенію Капитана, и команда. По мѣрѣ того, какъ команда переходила на берегъ, Капитанъ посылалъ одного изъ офицеровъ. Сундукъ дошелъ только до марса; но тамъ бурунomъ его смыло, и у людей, не смотря на ихъ старанія, не хватило силы его вытащить.

«Наконецъ остались на палубѣ Капитанъ, Мичманъ Эгершельдъ и я. «Не угодно ли господа идти? пора!» сказалъ Капитанъ. Мы пошли, съ разрывающимся сердцемъ; Капитанъ за нами. Съ полдороги я вернулся на транспортъ, по своей надобности: на верхней палубѣ было уже воды поколѣно; хочу опять идти на берегъ по мачтѣ: нельзя, она свалилась.

«Въ самомъ началѣ бѣдствія спустили съ правыхъ боканцевъ вельботъ; на немъ, съ хронометрами въ рукахъ, были оба наши штурмана, юнкеръ Колзаковъ и матрозъ Новочиповъ. Я вскочилъ на планширъ, размахнулся, перелетѣлъ сажени двѣ съ половиною и упалъ въ воду, возлѣ самой шлюпки. Колзаковъ схватилъ меня за воротъ, я ухватился за бортъ, и кое-какъ выкарабкался. Намъ предстояла вторая переправа; мы подтянулись къ мачтѣ, подали хронометры и всѣ счастливо выбрались, кромѣ матроса Новочипова. Въ эту минуту «Нѣманъ» перекачнулся, изчезъ изъ глазъ нашихъ и увлекъ за собою гротъ-мачту. Мы едва успѣли схватить, бывшаго на ней Капитана. Матросы увидѣвъ, что при погруженіи транспорта, Капитанъ находился еще на мачтѣ, бросились впередъ, съ опасностію столкнуть нѣсколько человѣкъ въ воду, и кричали: «а командира-то! спасите командира!» Его схватили въ то время, когда мачта, увлеченная погрузившимся транспортомъ, пошла ко дну.

«Жаль намъ было «Нѣмана!» Много надеждъ унесъ онъ съ собою: мы уже успѣли съ нимъ породниться. Горькая минута; въ вѣкъ ея не забуду.

«Мы оставили матроса Новочинова въ критическомъ положеніи: находясь на шлюпкѣ, онъ придерживалъ вельботъ у мачты и потому, когда мы всѣ выбрались, ему не было никакой возможности выйти. Въ это время транспортъ погрузился и Новочинову закричали, чтобъ онъ бросилъ мачту и выскочилъ въ воду; избравъ удобную минуту, онъ прыгнулъ и попалъ въ большую и глубокую лужу между каменьями; мы составили цѣпь и бросили ему шарфъ; онъ схватился, и его вытащили. Надобно удивляться той силѣ, которая проявляется въ подобныя минуты: камень, на которомъ мы составили цѣпь, былъ такъ скользокъ, что въ обыкновенное время никто не могъ бы устоять на немъ.

«Первымъ дѣломъ, когда мы со скользкаго мыса перешли на скалу, было поблагодарить Всевышняго за чудесное спасеніе; вторымъ, провѣрить команду: всѣ оказались на лицо. Мы осмотрѣлись и увидѣли, что находимся на скалистомъ островѣ, который называется, какъ мы впослѣдствіи узнали, «Шгольмеръ;» это одна изъ шхеръ, лежащихъ при проходѣ къ Готенбургу, возлѣ скалы Вингe; на островѣ, кромѣ мху, и то въ небольшомъ количествѣ, ничего не было; перспектива — оставаться долго на этой скалѣ— была очень непріятная: съѣстнаго ничего не спасли; одинъ только каютъ-компанейскій буфетчикъ, вѣрный своему долгу до конца, спасъ окорокъ, чтобы господамъ было чѣмъ закусить на берегу. Но вскорѣ показался лоцманскій ботъ и присталъ къ подвѣтренной сторонѣ острова; мы бросились на встрѣчу къ спасителямъ. Они слышали почью наши выстрѣлы, но, за свѣжестію вѣтра и темнотою, не рѣшались выйти; а теперь готовы были перевезти насъ къ жилому мѣсту. Ботъ былъ слишкомъ малъ, чтобы забрать

всѣхъ; а потому Капитанъ приказалъ отсчитать половину команды, и назначилъ офицеровъ по старшинству, черезъ человѣка. Я попалъ въ первую половину и съ радостію сѣлъ въ ботъ; хотя во все время плаванія, продолжавшагося часа два, волны порядочно обливали насъ, но мы объ этомъ мало думали, радуясь скорому отдыху и теплому крову. Насъ привезли къ мѣстечку Кенсе, гдѣ находится таможня и карантинный отъ холеры домъ; въ карантинѣ насъ, прозябшихъ, мокрыхъ, убитыхъ духомъ и тѣломъ, продержали за рѣшеткою полъ-часа въ распросахъ. Наконецъ наши мученія кончились, насъ перевезли къ лазарету, и мы вошли въ теплую комнату. Мы тотчасъ распорядились послать бота за Капитаномъ и за остальною командою, оставшимися на скалѣ. Потомъ, выпивъ рюмку водки и обмывъ ноги водкой же, я легъ спать и проснулся въ пять часовъ пополудни. Капитанъ уже прибылъ и разговаривалъ съ нашимъ Консуломъ, г. Фе. Капитанъ приказалъ мнѣ готовиться къ отъѣзду въ С. Петербургъ, съ донесеніемъ.

«Въ какихъ костюмахъ мы всѣ были! Мокрое платье наше мы отправили сушить, а сами нарядились кто-во-что-могъ: иные ходили, завернувшись въ одѣяла, другіе въ халатахъ, третьи въ длиннополыхъ сюртукахъ. Шведы были очень ласковы и дѣлали, что могли, для облегченія нашей горькой участи. Поздно вечеромъ доложили Капитану, что много вещей выбросило на скалы, что рыбаки привезли ихъ, и между прочимъ, нашли нашу кошку, которая спаслась на баркасѣ: когда транспортъ погрузился, ростры и шлюпки отдѣлились и остались на водѣ, а она вскарабкалась на нихъ.

«На другое утро Капитанъ и вахтенные лейтенанты отправились къ могилѣ «Нѣмана», осмотрѣть гдѣ онъ погрузился, и нѣтъ ли возможности спасти его. Съ нами отправился агентъ компаніи, поднимающей со дна моря погибшія суда.

«Грустно было намъ, когда мы подошли къ тому мѣсту, гдѣ наканунѣ почти встрѣтили смерть! «Нѣманъ» мы нашли; но онъ скатился по скалѣ и погрузился на глубину отъ 16 до 18 саженъ. На берегъ выброшены были наши шлюпки, запасный рангоутъ и цѣлая куча щепъ, отдѣлившихся отъ подводной части транспорта во время ударовъ.

«На другой день отправился я въ Готенбургъ, а оттуда на пароходѣ въ Копенгагенъ. Всю ночь на пароходѣ не могъ я спать: какое-то непреодолимое чувство страха овладѣло мною, и какъ-то не пріятно мнѣ было идти по Каттегату. Изъ Копенгагена я отправился въ Любекъ, а оттуда на пароходѣ въ С. Петербургъ.

«Команда была перевезена изъ мѣстечка Кенсе въ Россію на пароходо-фрегатѣ «Отважный».

Транспортъ «Нѣманъ» былъ заложенъ 13 сентября 1852 года, по чертежу Черноморскаго транспорта «Соча», съ нѣкоторыми измѣненіями, именно, нѣсколько длиннѣе и уже; а спущенъ на воду 2 іюня 1853 года. Назначенный для отвоза въ Камчатку, необходимыхъ для тамошняго порта предметовъ, каковы: желѣзо, мѣдь, сапожный товаръ, масло, артиллерійскія принадлежности, и проч., транспортъ этотъ вмѣщалъ въ себѣ около 400 тоннъ груза, имѣя длины между перпендикулярами 109 ф., ширины безъ обшивки $38\frac{1}{2}$ ф.; артиллеріи: одинъ полу-пудовой, мѣдный единорогъ на поворотной платформѣ и восемь короткихъ 18-фунтовыхъ пушекъ

Офицеровъ и нижнихъ чиновъ было на этомъ транспортѣ 83: въ томъ числѣ нестроевыхъ мастеровыхъ, для отвоза въ Петропавловскій портъ 16; офицеровъ и юнкеровъ 14.

Изъ Кронштадта вышли 22 августа и въ Копенгагенѣ, «для улучшенія хода», перенесли съ баку на ютъ двѣ пушки. Вслѣдствіе этого, дифферентъ измѣнился на 6 дюймовъ; именно:

	Въ Кронштадтѣ:	Въ Копенгагенѣ:
Ахтеръ-штевень	15 ф. 9 д.	16 ф. 1 д.
Форъ-штевень...	15 » 2 »	15 » » »
Дифферентъ....	7 д.	1 ф. 1 д.

По чертежу же транспортъ долженъ былъ сидѣть, поднимая 400 тонновъ:

Ахтеръ-штевень	14 ф. 3 д.
Форъ-штевень..	13 » » »
Дифферентъ ...	1 ф. 3 д.

Грузу было 20,000 пудовъ.

ПРИБАВЛЕНІЯ.

1716 г. Шнява **Лизетъ**. Командиръ Капитанъ *П. Мухановъ* (Балт. м.). Объ этомъ крушеніи, командиръ шнявы доносилъ Государю слѣдующее: «Ходили мы лавиромъ со шнявою Лизетъ, противъ угла Стефенса (у береговъ Даніи), и за противнымъ вѣтромъ и великимъ штурмомъ, за онымъ угломъ стали на якорь на 8 саж. И какъ мы стояли, штурмъ былъ зѣло великъ, оторвало канаты; мы распустили блинда-зейль, поворотили въ фордевиндъ и пошли за другой уголъ, гдѣ стоялъ нашъ гукоръ, чтобъ намъ отъ онаго штурму спастися. И какъ мы шли, штурманъ меня обнадеживалъ, что въ томъ мѣстѣ, мѣста безопасныя. Однакожъ великимъ штурмомъ бросило шняву на подводныя каменья, гдѣ было глубины 8 футовъ, и на тѣхъ камняхъ разбилась и налилась полна воды. И не могли съ тѣхъ камней ея освободить; потому всѣхъ людей свезли въ цѣлости, а пушки и такелажъ будемъ сбирать».

1740 г. Дубель-шлюпка **Якутскъ**. Командиръ Лейтенантъ *Х. П. Лаптевъ* (Лед. м.). Для полнѣйшаго объясненія обстоятельствъ этого необычайнаго крушенія, совершившагося подъ $75\frac{1}{2}^{\circ}$ сѣверной широты, въ Ледовитомъ морѣ, представляю

здѣсь болѣе полную выписку изъ шканечнаго журнала его, найденнаго мною впослѣдствіи:

«13 августа. 1-й часъ по полудни. Въ началѣ сего часа стало льдомъ тереть дубель-шлюпку, и одною льдиною, прижавъ надломило форштевень, такожде и всеё дубель-шлюпку помяло; хотя подлѣ бортовъ были бревна запущены, токмо то не помогало, и учинилась великая течь; того ради мы, поставя три помпы, стали выливать воду, а дрова изъ интрюма, воду (прѣсную) и провіантъ, выбравъ на верхъ, стали искать течи, вырубая *подтоварникъ* (нижняя палуба) въ носу и между *кнопами* (кокоры, связывающія штевни съ килемъ, замѣняющія дейдвудъ и старшъ-кницу).

«2-й часъ. Засыпáли мукою и пепломъ; въ тоже время погрузило у дубель-шлюпки корму, а носъ на льдину приподняло; и мы съ наружной стороны на носу то мѣсто закопопатили. Выливали изъ дубель-шлюпки воду въ три помпы и ведрами; токмо воды не убываетъ».

«3-й часъ. Сдѣлали доску и положили небольшой мѣшокъ муки на то мѣсто гдѣ течь пробилась, съ наружную сторону, у надломленнаго форштевня».

«4-й часъ. Положили на носу *драй*, чтобъ не такъ льдомъ ломило носъ, и лили воду въ три помпы и ведрами въ гротъ- и форъ-люкѣ; токмо отъ упомянутой течи, воды въ дубель-шлюпкѣ не убываетъ, а больше прежняго еще прибываетъ».

Съ 5-го часа вѣтеръ затихъ. Туманъ и снѣгъ. Безпрерывно отливали воду, а вода все не убывала. Наступила ночь.

«11-й часъ. Въ началѣ сего часа стало очень тереть дубель-шлюпку льдами, и мы запускали около бортовъ балки, которыя льдомъ приломало, и отломило у дубель-шлюпки, пониже ватерштага, весь форштевень, изъ путренихъ и наружныхъ досокъ, отъ киля и по ватеръ-штагъ, и выбросило на ледъ; отчего течь

учинилась больше прежняго, и носъ погрузило а корму приподняло; и вдругъ воды въ дубель-шлюпкѣ прибыло очень много».

Въ это время стало свѣжѣть отъ NNO; льды тронулись и дубель-шлюпку понесло вмѣстѣ съ ними къ западу; черезъ часъ времени, ее прижало къ стоячей льдинѣ. Течь все усиливалась. «Поврежденное мѣсто засыпали мукою съ пепломъ и закладывали старою парусиною; токмо отъ того помочи не имѣли».

«14 августа. 3-й часъ ночи. Течь стала становиться весьма велика, такъ что уже болѣе половины налилась дубель-шлюпка, и потопила весь погруженной въ ней провіантъ; а льдомъ корму высоко подняло и носъ очень погрузило; и мы, искавъ способу, подвели подъ носъ гротъ-стаксель, и засыпали между имъ и дубель-шлюпки мукою, и наложили грунтовъ, чтобъ льдомъ не такъ стирало долой. Токмо тѣмъ способомъ не получили, чтобъ унять течь; но вящще умножается».

«4-й часъ. Выливали изъ дубель-шлюпки безпрестанно воду; токмо течь весьма велика стала, и льдомъ наклонило дубель-шлюпку на правой бортъ очень низко. Того ради, снявъ фока-рей и гикъ, подвели (ихъ) подъ тотъ бортъ близь форштевня».

Вѣтеръ между тѣмъ все становился свѣжѣе, а течь все усиливалась. Утро наступило весьма морозное, и въ тоже время не переставалъ идти снѣгъ.

«7-й часъ. Видя, что спасеніе судна не въ нашей волѣ», стали доставать изъ трюма, какой было можно достать, провіантъ, выкидывая его на ледъ, и продолжая въ тоже время отливать воду. Такъ прошелъ цѣлый день. Къ вечеру, вода налилась уже по самую палубу.

«9-й часъ вечера. Вѣтеръ (NtW) великъ. Сего часа, прибылою водою и вѣтромъ, тронуло ледъ и понесло дубель-шлюпку со льдомъ къ OSO, ибо туда теченіе воды. Того ради командующій,

съ унтеръ-офицерами сдѣлавъ консиліумъ, что дубель-шлюпки спасти никакъ уже невозможно, и дабы спасти хотя людей, сошли всѣ служители на стоячій ледъ».

Все остальное приключеніе несчастливыхъ ловцевъ, разсказано при описаніи этого крушенія въ текстѣ. Здѣсь только прибавлю, что съ мѣста берега, на который прибыли около полудни 16 августа, отправились къ мѣсту предшествовавшаго зимовья 21 сентября, сперва командиръ съ геодезистомъ, подлекаремъ, боцманматомъ и восемью рядовыми; потомъ, въ слѣдъ за ними, остальные нижніе чины, и только трехъ человѣкъ, больныхъ и потому не могшихъ слѣдовать съ другими, оставили на мѣстѣ, съ однимъ при нихъ здоровымъ служителемъ, за которыми уже по прибытіи къ зимовью посланы нарты съ собаками, на которыхъ они и были привезены.

Размѣренія дубель-шлюпки были слѣдующія: длина 70 футъ, ширина 15 ф., глубина 7 ф. Команды около 50 человѣкъ.

1770 г. Корабль (66 п.) **Родосъ.** Командиръ Капитанъ 1 ранга *А. П. Крузъ*, впослѣдствіи Адмиралъ (Средиз. м.). Въ числѣ команды этого корабля, состоявшей изъ 250 унтеръ-офицеровъ и рядовыхъ, офицеры были слѣдующіе: Капитанъ-Лейтенантъ *Иванъ Бахметевъ;* Лейтенанты — *Томасъ Мякензи*, *Алексѣй Мелиховъ* и *Демьяновъ*; Мичмана — Князь *Василій Гагаринъ*, *Николай Шубинъ*, *Ефимъ Пущинъ*, *Михаилъ Нижегородцевъ*, *Петръ Байковъ*, *Владиміръ Ржевскій* и *Петръ Слизовъ*; Артиллеріи Капитанъ *Иванъ Киль*, Армейскій Капитанъ *Япышевъ*, Прапорщики *Бекарековъ* и *Абатуровъ;* Штурмана *Семеновъ* и *Слизовъ*, три подштурмана, комиссаръ и шкиперъ.

Представляю здѣсь нѣкоторыя новыя подробности о бѣдственной участи этого корабля, взятаго отъ Турокъ, въ Чесменскую

битву и отправленнаго изъ Архипелага въ Балтійское море, какъ побѣдный трофей, подъ командою одного изъ храбрѣйшихъ героевъ этой битвы, Капитана 1 ранга А. П. Круза, спасшагося со взорваннаго на воздухъ, командуемаго имъ корабля «Эвстафій». Въ полдень 31 Октября, корабль этотъ, по счисленію находился отъ острова Сапіенца на N$\frac{1}{2}$O въ 9$\frac{3}{4}$ Нѣм. миляхъ. Въ 11 часовъ вечера сдѣлался крѣпкій вѣтеръ отъ WtS, которымъ изорвало всѣ марсели, и отъ большаго волненія оказалась течь въ кораблѣ по 10 д. въ часъ. Непрестанно дѣйствуя двумя помпами, не могли удержать воды даже на одной высотѣ, и къ полудню слѣдующихъ сутокъ, она возвысилась до 50 дюймовъ. Сверхъ того, нашедшимъ отъ SW шквалomъ изорвало гротъ; и потому спустились на Остъ, направляясь къ острову Церпго или Занте — куда удастся дойти. Вскорѣ затѣмъ сдѣлался штиль и маловѣтрія отъ разныхъ румбовъ. Корабль оставался въ открытомъ морѣ, почти безъ движенія; а вода все прибывала: къ полупочи 2-го ноября, было ея уже 60 д., а въ полночь 3-го, 67 д. Между тѣмъ привязали запасные гротъ и марсели, поставили новыя помпы въ помощь прежнимъ; а какъ у форштевня, ниже ватерлиніи, на лѣвой сторонѣ, открылись двѣ диры, длиною до 4, шириною до 2$\frac{1}{2}$ д., «какъ видно было проѣденныя мышами», то заколотивъ ихъ, съ носу подвели брезентъ «и бросали всякій соръ, надѣясь, неравно выбило пеньку изъ пазовъ, то чтобъ оную засосало». Но все было напрасно: едва успѣвали нѣсколько отлить воды, какъ она снова, и съ большею силою, прибывала такъ, что въ гротъ-люкѣ возвысилась до 70 д., а въ форъ-люкѣ до 7 футовъ, измѣняясь въ высотѣ ея, какъ это видно изъ шканечнаго журнала. Помпы, отъ безпрерывнаго дѣйствія ими, портились «и не только помповая, но и простая кожа, какъ отъ офицеровъ такъ и отъ служителей, была отобрана и вся употреблена, и болѣе нечѣмъ было

обивать шкуновъ», доносилъ потомъ командиръ корабля. Воду выливали ведрами и кадками. На пятыя сутки, команда уже совершенно выбилась изъ силъ; больныхъ было до 100 человѣкъ; изъ офицеровъ, здоровымъ оставался только Мичманъ Байковъ; Лейтенантъ Демьяновъ, оба штурмана и Прапорщикъ Абатуровъ, не выходили изъ каютъ; самъ Капитанъ столько былъ слабъ, что его водили подъ руки. Находясь въ такомъ отчаянномъ положеніи, 4-го ноября былъ созванъ совѣтъ изъ офицеровъ, на которомъ положили: «для ободрѣнія команды, выдать нижнимъ чинамъ сто ефимковъ, кидать въ воду разныя тяжести и слѣдовать къ ближайшему берегу, хотя бы онъ былъ непріятельскій». Такъ какъ ближайшее мѣсто была бухта Мезата, острова Майна, то къ ней и направились, съ умѣреннымъ вѣтромъ отъ NW, сбрасывая якоря, кромѣ дагликса и плехта, запасныя желѣзныя вещи, ядра и орудія верхняго дека. Въ ночи на 5-е ноября, наконецъ вошли въ бухту Мезата, «и поставили корабль на землю».

Остальное, какъ сказано въ текстѣ описанія этого крушенія. Командиръ только прибавляетъ въ своемъ донесеніи, что правитель въ Цериго, куда былъ посланъ офицеръ, для найма перевозныхъ судовъ, объявилъ ему: «въ принятіи на островъ Россійскихъ людей, опасается Турокъ, а также и отъ навѣтрія больныхъ людей, и если окажутся на островѣ Турки, то онъ защищать не будетъ; въ наймѣ же шебекъ и лодокъ, не препятствуетъ»; и что потомъ, «съ большимъ трудомъ упросилъ его, чтобы отвелъ мѣсто для помѣщенія нашихъ людей».

* **1771** г. Гальотъ **Энге-Тобіасъ.** Командиръ Штурманъ «Поручечьяго ранга» *Розмысловъ*. (Финск. з.). Представляю здѣсь въ дополненіе къ сказанному объ этомъ крушеніи, нѣкоторыя подробности, заимствованныя изъ показаній спасшихся съ него двухъ матросовъ:

Снявшись изъ Кронштадта 14 октября, нагруженный разною провизіею для Ревельскаго порта, 16-го остановился на якорѣ, по причинѣ противнаго вѣтра, за о. Соммерсомъ. 19-го подорвало канатъ, и командиръ хотѣлъ было другой бросить; но команда, которой было 42 человѣка и еще 4 женщины, представляла ему, что другой канатъ тоже можетъ лопнуть, и тогда послѣдуетъ неминуемая всѣхъ гибель. Согласившись на такія убѣжденія, командиръ отправился обратно въ Кронштадтъ; однакожъ, увидѣвъ ночью вблизи берегъ, сталъ на якорь у Чернаго мыса; а поутру, такъ какъ вѣтеръ перешелъ къ SO, укрылся въ Біэркэ-Зундѣ. Простоявъ здѣсь до 27 октября, въ четвертомъ часу пополудни этого дня снялся съ попутнымъ восточнымъ вѣтромъ, направляясь къ мѣсту назначенія, въ Ревель. Вѣтеръ былъ свѣжій и гальотъ шелъ по 6 и 7 узловъ. Часа черезъ два изорвался фокъ; вскорѣ потомъ вырвало шкоты у топселя, и парусъ этотъ «мотало вѣтромъ»; почему и немогли убрать его; около того же времени лопнулъ фалъ у кливера; гальотъ оставался подъ однимъ гротомъ. Ночью, неизвѣстно въ какое именно время, вахтенные матросы, замѣтивъ въ правой рукѣ огонь верхняго Гогландскаго маяка, а впереди берегъ и буруны, доложили объ этомъ командиру. Командиръ, немедленно вышедшій изъ каюты, приказалъ положить лѣво на бортъ. «Между тѣмъ гальотъ вдругъ бросило почти къ самому берегу, и нашедшимъ валомъ, налило полонъ водою». Во то время командиръ приказалъ рубить мачты; но «по ночному времени скоро не могли отыскать топора»; гальотъ же ударило самымъ носомъ о берегъ; при третьемъ ударѣ, мачты сломились сами собою, а четвертымъ «разшибло гальотъ весь на шесть штукъ, и всѣхъ бросило въ воду....» Два матроса, Степановъ и Родіоновъ, выброшенные волненіемъ на берегъ, оставались на немъ безъ памяти до самаго утра, когда очнувшись, пошли въ ближнюю де-

ревню, изъ которой «маймисты» извѣстили маячнаго командира. Когда же они возвратились на мѣсто крушенія, то уже не было тамъ никакихъ признаковъ гальота, кромѣ плававшихъ комьевъ коровьяго масла, котораго и собрали до 100 пудовъ; да еще нашли сукна до 40 аршинъ.

По сдѣланнымъ справкамъ оказывается, что на этомъ гальотѣ было везено: 973 бочки вина, 218 бочекъ уксусу, 300 пудовъ мяса, 540 пуд. масла, 1,378 пуд. крупъ, 505 пуд. гороху и 160 четвертей солоду.

* **1774** г. Фрегатъ **Минерва.** Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ *А. Восйковъ.* (Финск. з.). Въ дополненіе къ описанію крушенія этого фрегата, исправлявшаго, какъ сказано было, обязанность транспорта, прибавляю слѣдующія, впослѣдствіи найденныя подробности:

Команда его состояла изъ одного Штурмана «Прапорщичьяго ранга» *Слиткова,* и 51 человѣка нижнихъ чиновъ; сверхъ того, для отвоза изъ Ревеля въ Кронштадтъ находилось 14 гардемаринъ, Армейскій Капитанъ *Короллі,* 3 сержанта, 65 солдатъ, 7 служителей провіантскаго штата и 21 женщина.

Въ числѣ погибшихъ были: Штурманъ *Слитковъ,* Капитанъ *Короллі,* 3 сержанта и 12 гардемаринъ, имена которыхъ къ сожалѣнію неизвѣстны, потому-что никакого журнала не сохранилось; кромѣ того погибло: 18 женщинъ, 31 матросъ и 22 солдата. Слѣдственное дѣло не могло раскрыть истины всѣхъ обстоятельствъ этого крушенія, потому-что главные свидѣтели — Штурманъ *Слитковъ* и Капитанъ *Короллі,* по видимому принявшій, по отъѣздѣ командира команду надъ оставшимися, потонули; а изъ оставшихся живыми, командиръ и вахтенный гардемаринъ Ознобишинъ, показывали розно съ показаніями команды, не взирая «на увѣщанія Богоявленскаго (въ Кронштадтѣ) священ-

ника». Нижніе чины показывали, что въ ночи на 10-е октября, утромъ котораго разбился фрегатъ, именно съ 12-го часа вечера, былъ видѣнъ верхній Гогландскій маякъ, сперва впереди, потомъ съ боку, въ правой рукѣ; но командиръ и гардемаринъ Озпобишинъ отрицали это свидѣтельство. Командиръ очередовался вахтою со штурманомъ; но какъ съ 1 до 5 часа ночи, вахта была командира, а при крушеніи, послѣдовавшемъ въ исходѣ 4-го, онъ выбѣжалъ на верхъ въ одной рубашкѣ; то и выходитъ, что на вахтѣ оставался только гардемаринъ Озпобишинъ, если только онъ оставался на ней. Когда фрегатъ ударился о камень, то полагая, что приткнулись къ Родшеру (а были на NNW отъ него въ 19 миляхъ, на камнѣ Энскеръ, въ группѣ Урренгрундъ), сперва положили руля право на бортъ (вѣтеръ былъ SWtW, свѣжій, съ пасмурностію и дождемъ; курсъ OtN; ходу 7 узловъ; лотъ проносило) и обрасопили паруса на правую сторону; но какъ фрегатъ не трогался съ мѣста, то срубили всѣ мачты и бушпритъ, кидая запасный рангоутъ за бортъ, изъ котораго, по словамъ командира, дѣлали плотъ; однакожъ это показаніе всѣми было отвергнуто. Потомъ спустили осмерку, и на ней гардемаринъ Илья Озпобишинъ поѣхалъ къ ближнему камню, чтобы закрѣпить за него тросъ. Растерявшійся командиръ самъ хотѣлъ было ѣхать на этой шлюпкѣ; но его не пустили. Когда же поданныхъ на осмерку тросовъ не достало и Озпобишинъ, привязавъ къ концу выпущеннаго троса шлюпочную сходню, сталъ тянуться назадъ, а силы ему измѣняли, съ фрегата послали къ нему другую, десяти-весельную шлюпку, съ гардемариномъ Василіемъ Домогацкимъ. Воейковъ вскочилъ въ эту шлюпку «въ одной рубашкѣ»—для того, говорилъ онъ, чтобы принудить команду скорѣе закрѣпить тросъ. Вѣрный вѣстовой бросилъ ему шубу, а штурманъ три лотлиня. Надо полагать, что другихъ тросовъ не было, или

въ торопяхъ отправленія позабыли ихъ взять. Только когда стали вытягивать закрѣпленный къ тросу лотлинь, этотъ лотлинь лопнулъ, а другаго уже не могли привязать, потому-что обѣ шлюпки повредились. Вытащивъ шлюпки на берегъ, наскоро починили ихъ, и пытались доѣхать до фрегата; однакожъ безъуспѣшно: вѣтеръ свѣжѣлъ. На фрегатѣ, команду надъ которымъ, по отъѣздѣ командира, принялъ кажется Капитанъ Королли, палили изъ пушекъ; но ничего болѣе не могли предпринять для своего спасенія. Съ перваго часа дня, фрегатъ стало разбивать: люди хватались за обломки и были выносимы съ ними на каменья; многіе погибли въ бурунахъ, многіе были изувѣчены; несчастный командиръ, съ бывшею у него командою, перехватывали тѣхъ, которыхъ волненіе прибивало къ берегу; однакожъ такихъ было не много, и изъ тѣхъ, нѣкоторые вскорѣ умерли отъ полученныхъ ими ушибовъ.... Когда вѣтеръ, продолжавшійся еще четверо сутокъ, затихъ, спасшіеся, во все это время не имѣвшіе ни одежды ни пищи, переѣхали въ городъ Ловизу, тогда принадлежавшій Шведамъ.

Коммисія Военнаго суда, обвинила командира, Капитанъ-Лейтенанта Воейкова: за небрежность въ плаваніи, которая привела его къ гибели, и за преждевременный отъѣздъ съ командуемаго имъ транспорта, безъ всякой нужды; опредѣливъ, на основаніи Морскаго Устава Петра Великаго, кн. V, гл. 1, арт. 47 и гл. 9, арт. 70, къ *разстрѣлянію*. По этому приговору, на основаніи Воинскаго Устава, гл. 50, § 3, его «арестовали и заковали въ желѣза». Однакожъ Адмиралтействъ-Коллегія, принимая въ соображеніе, что смертная казнь положена Закономъ за съѣздъ съ корабля *во время боя*, смягчила приговоръ Суда, опредѣливъ «написать его до выслуги въ матросы».

1779 г. Фрегатъ **Наталія**. Командиръ Капитанъ 2 ранга

П. П. Ханыковъ, впослѣдствіи Адмиралъ. (Нѣмец. м.). Представляю здѣсь нѣкоторыя новыя подробности объ этомъ крушеніи, найденныя впослѣдствіи, въ такъ-называемыхъ «Разборныхъ дѣлахъ» Главнаго Морскаго Архива. Слѣдствія не было, и потому, основываясь преимущественно на дѣлахъ Аудиторіатской части Архива, Министерскихъ и другихъ, когда печатался текстъ, я не имѣлъ этихъ подробностей.

Штормъ, выдерживаемый этимъ фрегатомъ въ Нѣмецкомъ морѣ, съ 14 по 21 сентября, былъ отъ WSW; небо постоянно облачное. Во все это время лежали въ дрейфѣ, подъ гротомъ и бизанью, имѣя ходу $2\frac{1}{2}$ узла, дрейфа до 6 румбовъ. Съ утра 21-го вѣтеръ сталъ затихать и пошелъ къ N. По предложенію лоцмановъ, двоихъ, взятыхъ въ Эльзинорѣ, снялись съ дрейфа, отдали фокъ и зарифленные марсели, взявъ курсъ SSW $\frac{1}{2}$ W; ходу было $7\frac{1}{2}$ узловъ. Въ полдень обсервовали солнце и опредѣлили свое мѣсто:

	Отъ банки Смитъ-Ноль. Нѣм. м.		Отъ NO мыса о. Текселя. Нѣм. м.	
По Англійской картѣ (купленной въ Копенгагенѣ).....	NO $25\frac{1}{2}°$	въ 23	NW 36°	въ 21
По Голландскому Зейфакелу.....	NO 13°	» 25	NW 48°	» 27
По лоцманской картѣ (исправленной 1777 г.)	NO 11°	» $19\frac{1}{2}$	NW 46°	» 26

Глубины было 30 саженъ; грунтъ мелкій песокъ. Съ полудня взяли курсъ StO. Вѣтеръ былъ NtW, рифмарсельный; небо малооблачно. Въ половинѣ втораго часа перемѣнили курсъ на SSW; въ 5 часовъ вечера легли на S. Въ 8 часовъ вечера, мѣсто было положено:

	От банки Смитъ-Ноль.		От NO мыса о. Тексель.	
		Нѣм. м.		Нѣм. м.
По Англійской картѣ	NO 58½°	въ 14½	NW 70°	въ 10¾
По Голландскому Зей-факелу.....	NO 32°	» 13½	NW 74½°	» 15
По лоцманской картѣ.	NO 42°	» 8½	NW 72½°	» 17¼
По Голланд. частной картѣ.....	NO 50°	» 11½	NW 74°	» 15

Вѣтеръ былъ NNW, въ прежней силѣ. Глубины 15 саженъ; грунтъ мелкій песокъ. Въ это время курсъ взяли StW; и какъ лоцмана требовали, чтобы для лучшаго узнанія глубины, ходъ не превосходилъ 6 узловъ, то закрѣпили крюйсель, а форъ и гротъ-марсели отдали на эзельгофтъ. Въ 8½ часовъ поднялись къ SSW. Ходу было отъ 5½ до 6 узловъ.

Командиръ фрегата предлагалъ лоцманамъ, чтобы ночь пролежать въ дрейфѣ; но они отклонились отъ этого предложенія, надѣясь на свое знаніе мѣстности, и притомъ, не смотря на большое несходство въ картахъ, не полагая себя близкими къ опасности.

Небо было облачное; изрѣдка проблескивали звѣздочки; иногда накрапывалъ дождь. Лотъ, кидаемый по три раза въ склянку, показывалъ глубину 19 и 20 саженъ. Ходу было 6 узловъ. Въ половинѣ одиннадцатаго часа, въ пасмурности мелькнули два огонька: одинъ прямо по курсу; другой лѣвѣе, по SSO. Огни эти, то скрывались, то открывались вновь. Ихъ сочли фонарями на судахъ, и по мнѣнію лоцмановъ, это были фонари на мачтахъ рыболововъ, которые, отстаиваясь на банкахъ, обыкновенно держатъ огонь, чтобы не попали на нихъ другія суда. Тогда стали придерживаться къ SW, оставляя огни въ лѣвой рукѣ. Въ исходѣ 11-го часа, одинъ огонекъ еще былъ видѣнъ и казался «на подобіе, какъ въ боковой каютѣ». Глубина 17 саженъ; грунтъ тотъ же мелкій песокъ. Въ 11 часовъ, передъ носомъ, немного правѣе, увидѣли

бурупы. Тотчасъ же руль былъ положенъ право на бортъ; но фрегатъ уже ударился о грунтъ: руль вышибло. Еще и еще ударъ! Бросили лотъ — глубина $3\frac{1}{2}$ сажени! Между тѣмъ фрегатъ, не переставая биться, подвигался все далѣе и далѣе; бурупы кругомъ стали тише; удары рѣже и легче; глубина больше. Подняли марсы-фалы, и фрегатъ вышелъ на вольную воду: глубины $4\frac{1}{2}$ сажени, грунтъ песокъ. Но вскорѣ увидѣли впереди новые бурупы. Въ одно мгновеніе паруса были убраны и отданы два якоря: дагликсъ со 150 саженями, а плехтъ на апанеръ—на случай, чтобы при перемѣнѣ вѣтра или теченія, удержать свое разстояніе отъ банки; потомъ принялись отливать воду изъ фрегата, которой было въ немъ уже 5 футовъ. Вода однакоже не убывала; но какъ она особенно быстро бѣжала у форъ-люка, то, полагая главнѣйшее поврежденіе въ носовой части, подвели подъ нея гротъ-марсель и стали кидать въ воду передовыя орудія, потравливаясь на канатахъ, чтобы при усилившимся волненіи или отливѣ, не удариться о выброшенное. Между тѣмъ безпрерывно палили изъ пушекъ и развѣсили всѣ фонари. Въ первомъ часу ночи наконецъ разсмотрѣли, что видѣнные въ 12-мъ часу огни, были маячные; знали, что они на Голландскомъ берегу, но на какомъ именно мѣстѣ, не могли рѣшить Хотѣли-было спустить шлюпки, чтобы промѣриться; но отдумали, опасаясь, чтобы ихъ не залило волненіемъ или не отнесло вѣтромъ. Оставалось только дожидать разсвѣта — довольно поздняго въ этой широтѣ въ такую пору года — дожидать около пяти часовъ! Между тѣмъ вода въ трюмѣ все прибывала, хотя ее не переставали отливать, и покидали за бортъ всѣ тяжести, какія могли: пушки, станки, переносный баластъ и проч. Поврежденія же въ кормѣ, сдѣланныя выбитымъ рулемъ, кое-какъ задѣлали. Въ началѣ четвертаго часа, приливное теченіе, бывшее дотолѣ отъ NW, пошло обратно, въ отливъ, и вода подъ фрегатомъ стала сбывать. Чтобы не

поворотило фрегатъ къ банкѣ, поставили крюйсель, и тѣмъ удержали его противъ вѣтра. Къ 4 часамъ утра, вода упала до 4 саженъ, и фрегатъ стукнуло о твердый грунтъ; въ трюмъ его вода полилась быстро и уже выступила на нижнюю палубу. Гибель фрегата рѣшилась! Оставалось помышлять о спасеніи команды.— Спустили гребныя суда и нижнія реи на воду; покидали за бортъ на концахъ запасный рангоутъ; приготовились рубить мачты... Положеніе было ужасное!.. Но Провидѣніе не долго испытывало бѣдствующихъ! Едва стало разсвѣтать, въ исходѣ 5-го часа, какъ увидѣли лавирующій отъ SO ботъ, который скоро подошелъ и сталъ на якорь за кормою фрегата. Къ нему послали шлюпку, спущенную по перлиню, закрѣпили на немъ перлинь, и вскорѣ за тѣмъ, пріѣхавшій съ бота Голландецъ объявилъ, что фрегатъ находится на банкѣ у сѣверозападной стороны о. Шкеленга. Предлагая свое пособіе, онъ просилъ только поспѣшить перевозкою людей, потому-что съ прибылью воды, фрегату угрожала конечная гибель. Немедленно стали перевозить первую вахту, подъ начальствомъ старшаго Лейтенанта И. Фомина. А между тѣмъ показались еще шесть ботовъ; два изъ нихъ подошли къ фрегату въ половинѣ 6-го часа. По перевозѣ первой вахты, принявшій ее ботъ отправился къ о. Шкеленгу. Вторую вахту стали перевозить на вновь подходившіе боты. Вода все сбѣгала и фрегатъ уже сѣлъ на дно. Чтобы не повалило его на бокъ, срубили мачты. Въ исходѣ 8-го часа, барказъ, на которомъ переѣзжала команда, ударился о бортъ и разбился: люди, на немъ бывшіе, едва успѣли спастись на выброшенныхъ имъ концахъ. Потеря барказа замедлила перевозку команды; прочія гребныя суда уже не приставали къ борту, а принимали людей съ кормы. Въ 9-мъ часу разбилась еще одна шлюпка. Съ половины 10-го теченіе пошло отъ NW и вода стала прибывать: фрегатъ покренился на правую сторону и

въ половинѣ 11-го совсѣмъ повалился на бокъ; наружѣ оставалась только лѣвая часть юта. Надобно было спѣшить перевозкою, а она дѣлалась затруднительнѣе: вѣтеръ свѣжѣлъ, и два бота, не рѣшаясь становиться на якорь, держались подъ парусами; на фрегатѣ оставалась только одна шлюпка для перевоза. Наконецъ, въ 11 часовъ, когда уже вся команда переѣхала на бота, а волны заливали и разносили послѣднія доски фрегата, переѣхалъ командиръ. Во второмъ часу, вся бѣдствующая семья фрегата Наталіи, собралась въ мѣстечкѣ Вестеръ-Шкеленгъ, на островѣ Шкеленгъ. Всѣ были на лицо. Жители приняли ихъ радушно и размѣстили по своимъ квартирамъ.

Мѣсто, на которомъ разбился фрегатъ, было опредѣлено слѣдующими пеленгами, взятыми съ фрегата на разсвѣтѣ: SW-й оконечности о. Шкеленга, верхній и нижній маяки, въ створѣ на SSO $\frac{1}{2}$O; маякъ на NO-й оконечности того же острова, на SW $\frac{1}{2}$W. Въ 11 часовъ вечера 21 числа, когда стали на эту банку, она находилась по счисленію:

По Англійской картѣ на NO 77° въ 15 Нѣм. м.
» Лоцманской » » NO 84$\frac{1}{2}$° » 20 » »
» Зей-факелу..... » NO 86$\frac{1}{2}$° » 20$\frac{1}{2}$ » »
» частной картѣ..... » NO 82$\frac{1}{2}$° » 12$\frac{1}{2}$ » »

Часть вещей съ фрегата была спасена жителями острова Шкеленга. Принадлежавшее командѣ роздано по рукамъ, а казенное распродано на сумму до 5000 рублей. Сверхъ того, что было спасено изъ артиллеріи, якорей, дековъ и канатовъ, взято съ собою въ Россію. Спасавшіе вещи, получили по закону *Береговаго Права*, третью долю спасеннаго.

Хапыковъ хотѣлъ въ томъ же году отправиться въ Россію, на наемныхъ судахъ; но нашлись только два судна, очень дорогія (по 8,000 гульденовъ до Кронштадта и по 7,000 до Риги) и при-

томъ непомѣстительныя для всей команды. Поэтому экипажъ разбившагося фрегата остался зимовать на о. Шкеленгѣ. Два Мичмана (Матвѣй Ратецовъ и Дмитрій Брылкинъ) и всѣ гардемарины (сержанты: Андрей Перфильевъ, Романъ Шельтингъ и Антонъ Моллеръ; гардемарины: Христоферъ Берингъ, Иванъ Бачмановъ, Иванъ и Семенъ Быркины), по распоряженію Адмиралтействъ-Коллегіи, были посланы въ Англію, для науки.

Лоцмана дали командиру разбившагося фрегата свидѣтельства:

1) Что командиръ фрегата, въ 6 часовъ вечера 21 сентября, т. е. за шесть часовъ до крушенія, предлагалъ имъ лечь въ дрейфъ; но что они, лоцмана, надѣясь на свое счисленіе и знаніе глубинъ и грунта, требовали, чтобы фрегатъ только держался подъ малыми парусами во всю ночь. 2) Что вовсе время плаванія они, лоцмана, не встрѣчали никакого противорѣчія, ни отъ капитана, ни отъ офицеровъ, въ разсужденіи предлагаемыхъ ими курсовъ или опредѣленія для фрегата хода; и что все, чего они, по лоцманской ихъ должности требовали, было точно исполняемо.

Въ томъ же году и въ тотъ же самый день, бывшій съ эскадрою въ Нѣмецкомъ морѣ, корабль «Храбрый» потерялъ мачты, и укрывшись въ Норвегіи, въ гавани Эквогъ, близь Дернесуса, остался тамъ зимовать; да изъ той же эскадры, зазимовали въ Копенгагенѣ: корабль «Вячеславъ», имѣвшій поврежденія, и транспортъ «Кильдюинъ», конвоировавшій корабль Храбрый. Адмиралтействъ-Коллегія распорядилась, чтобы весною будущаго года, команда фрегата Наталія, была перевезена на наемныхъ судахъ только до Копенгагена, а оттуда отправилась-бы на зимовавшихъ тамъ нашихъ судахъ. По примѣрному исчисленію, содержаніе заграницею всѣхъ этихъ командъ, долженствовало обойтись въ 50,156 руб. 90 коп.; болѣе обыкновеннаго содержанія, въ своихъ границахъ, на 43,079 руб. 15½ к. Издержки же на перевозъ

команды фрегата Наталія до Копенгагена, исчислены въ 1500 гульденовъ, а исправленіе корабля Храбрый въ 3,882 рейхсталера.

Фрегатъ Наталія былъ построенъ въ Архангельскѣ, въ 1773 году, слѣдующихъ размѣреній: длиною 130 ф., шириною 36 ф., глубиною интрюма 13 ф. Всей команды на немъ было 199 человѣкъ. Грузъ состоялъ изъ 2,500 п. желѣза и 1,500 четырехъсаженныхъ досокъ, принадлежавшій придворному банкиру Барону Фридриксу.

1814 г. Транспортная яхта **Благодать**. Командиръ Штурманскій Помощникъ 14 класса *Круглыхъ*. (Финск. з.). Свѣдѣнія объ этомъ и слѣдующемъ крушеніи, найдены въ Ревельскомъ портовомъ архивѣ, въ то время, когда печатаніе этой «Лѣтописи» уже оканчивалось.

Нагруженный въ Нарвѣ лѣсами, назначенными для строившейся въ Ревелѣ гавани, по выходѣ изъ рѣки, 16 сентября, встрѣтилъ свѣжій противный вѣтеръ и сталъ на якорь у западнаго Нарвскаго берега, противъ кирки Св. Николая, мызы Перде, на глубинѣ 18 саженъ, глинистый грунтъ. 18-го того же мѣсяца, отъ большаго волненія, при нашедшемъ отъ NO шквалѣ, сначала лопнули руль-тали, а потомъ переломился и румпель у самой головы руля. Отъ сильнаго вѣтра и большой качки «ни какихъ исправленій не могли сдѣлать» доносилъ командиръ. Въ 3 часа утра слѣдующаго дня, транспортъ сорвало съ двухъ якорей, на которыхъ стоялъ онъ, и командиръ «вынужденъ былъ, съ согласія команды, спуститься въ берегъ, избирая лучшее мѣсто для спасенія судна и команды»; при чемъ, для облегченія выхода на берегъ, срубилъ гротъ-мачту. Въ 5 часовъ остановился на глубинѣ $4\frac{1}{2}$ футовъ, въ разстояніи 25 саженъ отъ берега. Посланный на берегъ за помощію ялъ съ двумя матросами, былъ разбитъ въ буру-

нахъ, и команда, состоявшая изъ 2 штурманскихъ учениковъ и 6 матросовъ, перевезена на плоту, уже 20-го сентября, на другой день крушенія. Помѣщикъ мызы, у которой совершилось это крушеніе, Г. *Эссенъ*, оказывалъ спасшимся всевозможное пособіе. Командиръ былъ оправданъ, изслѣдовавшимъ это дѣло Флотскимъ въ Ревелѣ начальникомъ надъ морскими командами, Контръ-Адмираломъ Фонъ-Моллеромъ, что и было утверждено Адмиралтействъ-Коллегіею 28 января 1815 года.

1814 г. Гальотъ **Коникъ**. Командиръ Штурманскій Помощникъ 14 класса *Богачевъ*. (Финск. з.). Отправясь изъ Нарвы, съ погруженными для Ревельской гавани лѣсами, при попутномъ отъ ONO вѣтрѣ, въ 8 часовъ утра 10 сентября, въ 10 часовъ вечера того же дня встрѣтилъ крѣпкій NO, которымъ до того стало крепить, что борта погружались въ воду; потому командиръ, закрѣпивъ марсель и спустивъ форъ-стеньги-стаксель, остался подъ однимъ штормовымъ фокъ-стакселемъ; но отъ продолжавшагося крѣпкаго вѣтра и большаго волненія, качка была такъ велика, что начали расходиться крайніе отъ бортовъ пазы и вода, поддаваемая въ нихъ волнами, вливалась въ судно въ большомъ количествѣ, до того, что въ 4 часа послѣ полудни 11 сентября, даже при безпрерывномъ отливаніи двумя помпами, ея было до 40 д.; къ бо́льшему же несчастію, въ началѣ 5-го часа, силою волненія оторвало руль и унесло, вмѣстѣ съ руль-талями, къ южному берегу. Тогда, склоняемый подъ вѣтеръ еще болѣе, въ 5 часовъ, командиръ сталъ на два якоря, на глубинѣ 5 саж., грунтъ илъ съ пескомъ, отъ мыса Факенговъ на WtN$\frac{1}{2}$W въ 7$\frac{3}{4}$ миляхъ. Канатовъ было вытравлено по 80 саженъ. Здѣсь, въ теченіе цѣлыхъ девяти сутокъ, до 4 часовъ вечера 19-го сентября, команда безпрерывно занималась откачиваніемъ воды, налившейся уже по самую палубу; но вода нимало не убавлялась. Между тѣмъ люди не только-что

измурились; но безпрерывно обливаемые волненіемъ, при сырой и холодной погодѣ, съ крѣпкимъ сѣвернымъ (NNO) вѣтромъ, не имѣя при томъ никакого подкрѣпленія пищею, уже промоченною, совершенно выбились изъ силъ. Наконецъ, волненіе стало *раздергивать* судно, и къ спасенію его не оставалось никакой надежды. Тогда командиръ, «по единогласному и успѣльному убѣжденію команды», отрубивъ канаты, спустился къ берегу, и въ 6 часовъ вечера остановился на мели, въ разстояніи отъ него не болѣе 4 кабельтововъ (около версты). Но и тогда, по наступившей темнотѣ и большому волненію, перевозить команду на берегъ не было никакой возможности. Въ слѣдующее утро, хотя погода стояла прежняя, однакожъ, видя свое судно уже не далѣе полутора кабельтова отъ берега, командиръ приказалъ спустить ялъ на воду и послалъ на немъ штурманскаго ученика съ тросомъ, для утвержденія на берегу завоза; однакожъ посланный, не найдя удобнаго мѣста для закрѣпленія троса, просилъ помощи у жителей ближней деревни Сапо, которые и перевезли всѣхъ бѣдствующихъ на своей лодкѣ, въ два раза. Въ теченіе слѣдующаго октября мѣсяца, все судно было разломано на семь частей; нѣкоторыя изъ нихъ были унесены въ море, а другія сожжены для сохраненія желѣза. Везенные же лѣса, частію разнесло по морю, а частію прибило къ берегамъ въ разныхъ мѣстахъ, изъ которыхъ вытащено 200 деревъ и 171 доска. — Событіе это случилось около мызы Майдель, помѣщикъ котораго Г. *Врангель*, оказывалъ спасшимся всѣ возможныя пособія. Командиръ былъ оправданъ, разбиравшимъ это дѣло Флотскимъ начальникомъ морскихъ командъ въ Ревелѣ Контръ-Адмираломъ Фонъ-Моллеромъ, что и было утверждено Адмиралтействъ-Коллегіею 28 января 1815 года.

1829 г. **Призовое судно.** *№* 10. Командиръ Лейтенантъ *Луговскій.* (Черн. м.). Слѣдуя, въ отрядѣ Капитана 2 ранга

Антипы, состоявшемъ изъ фрегата Тенедосъ, транспортовъ Александръ и Ревнитель, и еще двухъ другихъ призовыхъ судовъ, отправленныхъ изъ Севастополя въ Сизополь, 8 іюля этого года, съ десантомъ части Курскаго пѣхотнаго полка, утромъ 11-го, командиръ объявилъ сигналомъ, что «терпитъ бѣдствіе и имѣетъ нужду въ немедленной помощи». Начальникъ отряда, Капитанъ 2 ранга Антипа, немедленно приказалъ ему подойти къ фрегату, на которомъ самъ находился, и командиръ бѣдствующаго судна, поворотивъ на другой галсъ, для скорѣйшаго сближенія съ фрегатомъ, въ 11 часовъ утра донесъ, объ открывшейся въ носовой части ввѣреннаго ему судна сильной течи, которую остановить не имѣлъ средствъ; вслѣдствіе чего фрегатъ легъ въ дрейфъ и съ него былъ отправленъ, для освидѣтельствованія течи судна, а буде можно и для остановленія ея, Капитанъ-Лейтенантъ Зигури, съ мастеровыми и матеріалами; но такъ какъ, по тщательномъ осмотрѣ судна, оно найдено совершенно разслабленнымъ, и прекратить безпрестанно усиливавшейся течи, не представилось никакой возможности; то и было приступлено тотчасъ же къ перевозкѣ, сначала десанта, а потомъ и команды судна. Перевозка эта, по причинѣ сильнаго вѣтра и волненія, была окончена не ранѣе 6 часовъ вечера; и когда командиръ судна оставилъ его, вода поднялась уже до самой палубы. Оставаясь при этомъ утопающемъ суднѣ во всю ночь, къ утру его уже не видѣли: вѣроятно оно было унесено въ море, или *потонуло*.

* **1831** г. Корабль **«Вершампенуазъ».** Командующій Капитанъ-Лейтенантъ *А. П. Барташевичъ* (Финск. з.).

Въ дополненіе къ сдѣланному мною описанію этого страшнаго бѣдствія, совершившагося у воротъ самой гавани, по возвращеніи на родину изъ четырехъ-лѣтняго, заграничнаго плаванія, описанному по слѣдственному и военно-судному дѣламъ, представ-

ляю здѣсь въ дополненіе, письмо о нѣкоторыхъ обстоятельствахъ этого событія, Контръ-Адмирала *П. П. фонъ-Шанца*, бывшаго тогда лейтенантомъ на этомъ кораблѣ, напечатанное въ Морскомъ Сборникѣ 1855 г. (т. XVI, № 5).

«Послѣднимъ оставили корабль я и корабельный кузнецъ.

Находясь на кубрикѣ, для потушенія пожара, я упалъ въ обморокъ и г. Тибардинъ, стараясь привести меня въ чувство, сорвалъ съ меня сюртукъ и обливалъ меня водою. Придя въ память и снова бросившись въ огонь, я забылъ о сюртукѣ, потому что и безъ него было очень жарко.

«Когда корабль былъ уже на мели и кормою къ вѣтру, а пламя охватило всѣ батареи, я очутился на гальюнѣ, съ помянутымъ кузнецомъ и матросомъ (фамиліи коихъ къ сожалѣнію не упомню). Пламя, достигшее уже до дверей, ведущихъ изъ палубы на гальюнъ, обдавало насъ невыносимымъ жаромъ: будучи въ одной мокрой рубашкѣ, я чувствовалъ съ другой стороны, сильный холодъ отъ вѣтра.

«Находясь въ такомъ положеніи, я сказалъ матросу: «Братецъ мой, у дверей капитанской каюты, подъ стклянками, виситъ мой новый фризовый сюртукъ; попробуйка, не достанешь ли его?» — Да вѣдь тамъ все въ огнѣ — отвѣчалъ матросъ. «Ничего!» возразилъ кузнецъ: «вѣдь Иванъ Ивановичъ перемерзъ до-смерти! Шлюпки же нѣтъ и броситься въ воду нельзя: утонемъ какъ всѣ остальные дураки, которые на это рѣшились. Ступай же съ Богомъ!» — и, сказавъ это, кузнецъ открылъ двери, вытолкнулъ матроса въ спину и заперъ за нимъ.

«Матросъ не заставилъ долго ждать себя: черезъ нѣсколько секундъ послѣ его ухода, съ трескомъ растворились гальюнныя двери и насъ обдало пламенемъ; съ нимъ вмѣстѣ явился и матросъ съ сюртукомъ.

«Вскорѣ прогорѣла и дверь. Пламя разстплалось горизонтально надъ нашими головами; надъ нами же горѣлъ фока-рей съ парусомъ. Куда дѣваться?

«Въ эту критическую минуту, бѣдный спаситель мой, матросъ потерялъ голову: не слушаясь насъ, совѣтовавшихъ ему не бросаться, онъ взобрался на утлегарь и прыгнулъ въ воду, откуда прямымъ путемъ отправился въ вѣчность. Мы же кое-какъ, ползкомъ, перебрались на лѣвый крамболъ, подъ которымъ висѣлъ плехтъ. Около лапъ его, уже раскаленныхъ до красна и висѣвшихъ надъ самою водою, держались въ водѣ, Богъ вѣсть за-что, двое несчастныхъ, просившихъ помощи; но вскорѣ вопль ихъ утихъ. Когда мы добрались до конца крамбола, кузнецъ расположился позади меня, какъ говоритъ Аріотъ *in groppa*, и ну-давай махать и кричать о помощи.

«Здѣсь я долженъ замѣтить, что корабль находился отъ стѣнки не въ 10 саженяхъ, какъ сказано въ статьѣ (*); а по крайней мѣрѣ въ 40; если бы разстояніе отъ корабля до стѣнки было только 10 саженъ, то стѣнка непремѣнно бы сгорѣла.

«Тщетно прося помощи, кузнецъ объявилъ мнѣ, что шуба его горитъ на спинѣ и, что ежели мнѣ не угодно подвигаться впередъ, то онъ бросится въ воду и оставитъ меня. Я подвинулся еще дюйма на два — до нельзя. Кузнецъ уже сидѣлъ на шкивахъ, обхвативъ своими руками мои плечи, чтобъ я не потерялъ равновѣсія и не упалъ на лапы плехта.

«Вотъ идетъ шлюпка Ваше Благородіе!» радостно сказалъ мнѣ кузнецъ. Дѣйствительно къ кораблю приближалась шлюпка съ офицеромъ, но увы! подойдя къ тому мѣсту гдѣ вода отъ жара

(*) Въ томъ же Морскомъ Сборникѣ (т. XV, № 4.) напечатанной; равно и въ текстѣ этой Лѣтописи. То и другое по Слѣдственному дѣлу.

сдѣлалась красною, поворотила назадъ. Однакожъ, слава Богу! черезъ нѣсколько минутъ показалась гичка Адмирала Платера съ одними гребцами и, съ-маху очутилась прямо подъ крамболомъ, не смотря на то, что волосы у гребцовъ почти загорались. «Иванъ Иванович!» — кричали неустрашимые гребцы — «ради Бога бросайтесь скорѣе: мы сгоримъ! и фока-рей сейчасъ упадетъ на насъ!» Я бросился, мимо лапъ плехта и гички въ воду, и вслѣдъ за симъ почувствовалъ ударъ въ голову. Это ударилъ меня другъ мой, кузнецъ, каблукомъ своимъ. Вслѣдъ за кузнецомъ слетѣлъ внизъ и фока-рей, весь объятый огнемъ. Покъ его, переломившись о сѣтки, упалъ возлѣ гички. Гребцы съ ужасомъ спѣшили оттабашиться и, сразу переломивъ три весла, миновали опасность. Но они страдали болѣе насъ, потому что наша одежда была мокрая, а ихъ загоралась.

«Все имущество мое сгорѣло на кораблѣ, и на другое утро, *буквально* у меня не было даже собственной рубашки. Единственнымъ утѣшеніемъ мнѣ былъ слѣдующій отзывъ Михаила Петровича Лазарева, въ Слѣдственной коммисіи: «Если бы всѣ дѣйствовали какъ Лейтенантъ П. П. фонъ-Шанцъ, то можетъ быть корабль былъ-бы спасенъ».

1842 г. Корабль (74 п.). **Нигерманландъ.** *П. М. Трескинъ* (Нѣмец. м.). Описывая это крушеніе, я не имѣлъ Слѣдственнаго о немъ дѣла, не находя онаго въ здѣшнемъ главномъ морскомъ архивѣ, и потому пользовался, кромѣ источниковъ напечатанныхъ (Описаніе крушенія этого корабля, составленное однимъ изъ участниковъ его, Мичманомъ Говоровымъ и оффиціально обнародованное заключеніе Слѣдственной Коммисіи, напечатанное въ современныхъ газетахъ), только относящеюся до настоящаго предмета, министерскою перепискою, съ докладами о немъ Государю Императору. Отыскавъ потомъ въ Кронштадтскомъ порто-

вомъ архивѣ, Слѣдственное дѣло, помѣщаю здѣсь нужныя изъ него дополненія къ моему описанію.

Членами Слѣдственной Коммисіи, были извѣстные во флотѣ офицеры. Предсѣдательствующій, Контръ-Адмиралъ П. П. Епанчинъ 2; члены: Капитаны 1 ранга А. И. Селивановъ, П. О. Анжу и Д. И. Замыцкій; Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Полковникъ Г. Н. Никифоровъ, Капитанъ 2 ранга С. И. Тыриновъ, Флигель-Адъютантъ Капитанъ-Лейтенантъ Б. А. Глазенапъ, Оберъ-Аудиторъ Алексѣевъ. — Слѣдствіе было произведено, согласно Высочайшему повелѣнію 17 сентября того же 1842 года, самое *строгое*.

Прилагаю здѣсь: 1.) Дополнительные вопросные пункты, сдѣланные командиру корабля претерпѣвшаго крушеніе; не упоминая уже объ обыкновенныхъ вопросахъ бывалыхъ, при всякомъ Слѣдствіи. 2.) Показанія офицеровъ и нижнихъ чиновъ, по предмету оставленія корабля командиромъ онаго. 3.) Необыкновенные случаи спасенія нижнихъ чиновъ, съ показаніями ихъ о состояніи и гибели нѣкоторыхъ офицеровъ. 4.) Гидрографическія свѣдѣнія о неправильныхъ теченіяхъ въ Нѣмецкомъ морѣ, Скагерракѣ и Каттегатѣ; также о силѣ бури и теченія въ день крушенія корабля; собранныя отъ Англійскаго консула, разныхъ офицеровъ, шкиперовъ и лоцмановъ. 5.) Свидѣтельство командира корабля о необыкновенной заслугѣ Мичмана Владиміра Греве, погибшаго отъ усердія.

I. Дополнительные вопросные пункты, сдѣланные командиру потерпѣвшаго крушеніе корабля и отвѣты его.

1842 года октября 16 дня. Въ присутствіи Слѣдственной Коммисіи, учрежденной по крушенію корабля Ингерманландъ, бывшій командиромъ онаго Капитанъ 1 ранга Трескинъ, въ дополненіе спрашиванъ и показалъ:

Вопросы.	Ответы.
1. Предъ тѣмъ временемъ, когда корабль ударился о камень, въ которомъ часу положено было въ послѣдній разъ по картѣ? И въ то время, гдѣ именно былъ пунктъ корабля? Въ какомъ разстояніи отъ берега и противъ какого береговаго предмета?	1. Послѣдній разъ мѣсто корабля по картѣ положено было въ 8 часовъ вечера; какъ я могу упомнить, корабль долженъ былъ находиться по счисленію не выше параллели Скагенскаго маяка, около 39 миль отъ Гиртхальса, около 27 миль до ближайшихъ Норвежскихъ шхеръ.
2. Почему вы въ 10 часовъ утра 30 августа поворотили отъ Ютландскаго берега, не увидавъ онаго, чтобъ повѣрить себя и съ точностію опредѣлить пунктъ корабля?	2. Самая густая пасмурность оне позволяла этого сдѣлать.
3. Сдѣлавъ этотъ поворотъ, по счисленію отъ зданія на Гиртхальскомъ холмѣ въ 16 миляхъ, почему продолжали вы свой курсъ къ Норвежскому берегу до 10 часовъ вечера, при бывшей темной ночи и дождѣ?	3. Будучи по счисленію больше 20 миль отъ берега, считалъ курсъ свой безопаснымъ.
4. Предъ тѣмъ временемъ, какъ корабль потерпѣлъ крушеніе, видѣнный съ корабля огонь въ какомъ разстояніи и на какой румбъ отъ васъ находился? и былъ ли судовой или маячный?	4. Разстоянія отъ огня опредѣлить не могу; видѣнъ онъ былъ къ NNW или около того; судовой онъ былъ или маячный, опредѣлить съ точностію нельзя: онъ казался очень обманчивъ; чему

причина должна быть пасмурность.

5. По полученіи кораблемъ удара, продолжая идти къ берегу, какая глубина была по лоту и какой ходъ имѣлъ корабль по лагу?

5. По полученіи удара глубина была 30 саженъ; въ самомъ-же скоромъ времени, какъ только могли обвести дипъ-лотъ, не достали дна; продолжая идти къ берегу, ходъ былъ не многимъ больше $1\frac{1}{2}$ узла; отъ накоплявшейся больше и больше воды и вышибеннаго руля, очень трудно было управлять парусами.

6. По послѣдовавшему кораблю удару, въ какое время отданы были якоря, т. е. въ которомъ часу? И продолжая идти къ берегу, видѣли-ли тотъ огонь, который предъ ударомъ корабля примѣченъ былъ съ опаго въ лѣвой рукѣ?

6. Якоря были отданы около половины 12-го часа; огонь перемѣнилъ положеніе, ближе къ N, и сталъ отдаляться; изъ этого я заключилъ, что если онъ на неподвижномъ мѣстѣ, то насъ отъ берега несетъ прочь; это и заставило меня бросить якоря.

7. Изъ отвѣтовъ вашихъ видно, что вскорѣ послѣ полученнаго кораблемъ удара, диплотомъ не достали дна; офицеры выбѣжали на верхъ и общимъ совѣтомъ приговорили идти прямо въ берегъ, чтобъ поставить корабль на мелкое мѣсто, находясь отъ берега никакъ не ближе 20

7. Во все время, пока старались дойдти до берега, якорей не отдавали; когда же потеряли надежду къ нему прибзпться, и корабль опасно наклонился на бокъ, отданы были якоря и послѣ срублены мачты.

миль разстоянія; а чтобъ не отнесло васъ отъ берега, къ которому приблизиться не могли, вы приказали отдать якоря и вытравить канаты до жвако-галсовъ, съ надеждою, что якоря гдѣ-нибудь задержатъ за дно моря; но таковое послѣднее ваше распоряженіе, противорѣчитъ принятому намѣренію идти въ берегъ: потому, что висѣвшіе якоря, съ выпущенными канатами, не допустили бы корабль къ берегу на мелкое мѣсто. На это нужно ваше поясненіе?

8. Идучи правымъ галсомъ къ Норвежскому берегу, имѣя узелъ ходу при 5 румбахъ дрейфа, корабль долженъ былъ уклониться отъ берега; но случилось противное, что вы приписываете не правильному, тогда бывшему теченію, полагая себя по счисленію — во время послѣдовавшаго удара — не ближе 20 миль отъ берега; слѣдовательно здѣсь предполагается, что теченіе могло измѣнить направленіе вашего курса и способствовало приблизиться къ берегу; когда же совсѣмъ

8. Если предположить, что корабль ударился около Христіанзандскихъ шхеръ, гдѣ по счисленію мы вовсе быть не должны, и послѣ оттуда отнесло насъ; то другой причины быть не можетъ, какъ только той, что насъ принесло туда сильнымъ теченіемъ, и послѣ, по отраженію, влекло вдоль берега и отъ него отдалило; моряки Мандаля, въ свидѣтельствѣ своемъ говорятъ, что на разсвѣтѣ нашъ корабль несло мимо этого мѣста, съ чрезвычайною быстротою; мы

разсвѣло, то корабль былъ отъ берега отъ 15 до 20 миль; это и составляетъ то самое разстояніе, при которомъ корабль былъ по счисленію въ 10 часовъ вечера, во время полученнаго имъ удара; послѣ же того корабль шелъ въ берегъ, куда и теченіе по вышепредполагаемому направленію должно было приближать его; слѣдовательно вамъ и должно было находиться близъ самаго берега; но васъ удалило отъ онаго, т. е. отъ того мѣста, гдѣ надо полагать корабль ударился и куда его прежде приблизило теченіемъ; и потому на этотъ пунктъ требуется ваше поясненіе: почему прежде теченіемъ могло приблизить корабль къ берегу и потомъ въ тоже время отнести его отъ берега, къ тому самому пункту, на которомъ вы полагали себя по счисленію?

9. 30 числа августа, поворотивъ въ 17 миляхъ отъ Ютландскаго берега, по показанію вашему корабль имѣлъ ходу 1 и $1\frac{1}{2}$ узла, и не дошедъ 20 миль по счисленію до Норвежскаго этого не видали; но когда разсвѣло, то я ясно видѣлъ Линдернесскій маякъ, отъ 15 до 20 миль, если не больше. Въ свидѣтельствахъ изъ Христіанзанда и Мандаля, представленныхъ мною въ Коммисію, обстоятельство это должно нѣсколько поясниться.

9. Въ первыхъ отвѣтахъ, составляя ихъ на память, я забылъ одно обстоятельство, которое должно присовокупить къ нимъ въ дополненіе; а именно: 30 августа, около полудня, навали-

берега корабль ударился; но чтобъ дойдти до показанной вами точки въ продолженіи 12 часовъ вашего плаванія, составившаго $33\frac{1}{2}$ мили, нужно было имѣть 3 узла ходу; а потому, о таковой замѣченной разности, требуется ваше поясненіе?

10.) Имѣя штормъ и шедши къ Норвежскому берегу подъ однимъ гротъ-марселемъ, корабль не могъ лежать менѣе 8 румбовъ отъ вѣтра; слѣдовательно, показываемый вами, бывшій у корабля ходъ, узелъ и $1\frac{1}{2}$, весьма недостаточенъ; но долженъ быть болѣе.

валъ на насъ Голландскій галіасъ; чтобъ миновать его, мы спустились и прошли лишнихъ 5 миль, противъ показаннаго тогда въ отвѣтахъ разстоянія; слѣдовательно, эти пять миль должно прибавить къ пройденному по счисленію разстоянію; что же касается до выраженія, что при поворотѣ считали себя ни какъ не ближе 20 миль отъ ближайшаго берега, этимъ я означалъ крайній предѣлъ, ближе котораго мы по счисленію быть не должны; разстояніе же по счисленію въ самомъ дѣлѣ должно бы быть 25 миль или около того.

Во всѣ 12 часовъ послѣдняго курса, имѣли зарифленные гротъ-марсель и бизань; ходу по лагу не было больше $1\frac{1}{2}$ узловъ; корабль валило бокомъ.

10.) Мы штормовали подъ зарифленными гротъ-марселемъ и бизанью; передніхъ парусовъ не было ни одного: фокъ-стаксель чинился; отъ этого корабль безпрестанно приводило къ вѣтру; ходу не было больше $1\frac{1}{2}$ узловъ.

11.) Какую вы полагаете причину, что корабль не пошелъ ко дну, наполнившись водою?

11.) Въ кораблѣ было почти $2\frac{1}{2}$ лага пустыхъ бочекъ, заткнутыхъ втулками; сверхъ того, когда онъ сталъ погружаться, выброшены изъ него съ верхняго дека пушки, весь переносный баластъ, изъ всѣхъ палубъ ядра съ кранцовъ, отданы всѣ якоря, вытравлены канаты до жвако-галсовъ, сброшены всѣ верпы; что всего составляло не меньше 6000 пудовъ; и кромѣ того срублены мачты.

1842 г. Октября 27 дня, въ присутствіи Слѣдственной Комиссіи, учрежденной по крушенію корабля Нигерманландъ, бывшій командиръ онаго Капитанъ 1 ранга Трескинъ передопрашиванъ и показалъ:

Вопросъ.

Представленное въ Коммисію, при отвѣтахъ вашихъ свидѣтельство, всѣхъ офицеровъ на кораблѣ Нигерманландѣ бывшихъ и отъ крушенія спасшихся, на какой предметъ было вами отъ нихъ взято? Гдѣ и въ какое именно время? Ибо въ этомъ, представленномъ вами свидѣтельствѣ показано, что оно дано 31 августа 1842 года; а какъ извѣ-

Отвѣтъ.

Какъ только позволяли мои силы, я отправился отъ мѣста моего спасенія у Листерскихъ маяковъ въ мѣстечко Фаръ-зундъ, а оттуда 4 или 5 сентября въ городъ Мандаль; офицеры и команда, спасенные жителями этого города, были уже тамъ; прибывши на мѣсто я, собравъ офицеровъ, объявилъ имъ, что въ продолженіе времени мы мо-

стно, что вы спаслись съ корабля 31 августа, а прочіе офицеры 1 сентября; то какимъ образомъ они дали вамъ сказанное свидѣтельство 31 августа?

жемъ разлучиться и даже умереть, а потому, пока всѣ обстоятельства крушенія корабля еще у нихъ въ свѣжей памяти, просилъ, чтобъ они написали свидѣтельство обо всемъ со мною случившемся: каждый, кто-что замѣтилъ и видѣлъ; потому-что въ продолженіе времени они многое могутъ забыть или упустить изъ виду; свидѣтельство это я желалъ имѣть на случай, если начальство потребуетъ отъ меня удостовѣренія, какимъ образомъ я спасся; писано оно послѣ 5 сентября, дня черезъ два или черезъ три послѣ моего прибытія въ Мандаль.

Я откровенно долженъ признаться, что мѣсяца и числа, которымъ свидѣтельство написано, я не посмотрѣлъ; если выставлено на немъ 31 августа, то это явно по ошибкѣ: я и офицеры въ этотъ день бѣдствовали; переписывалъ свидѣтельство, какъ я могу упомнить, за неимѣніемъ писарей, которые всѣ погибли, кажется Мичманъ Говоровъ.

II. Показанія офицеровъ и нижнихъ чиновъ, по предмету оставленія корабля командиромъ онаго.

Что касается до оставленія корабля командиромъ, произвольномъ или непроизвольномъ — одинъ изъ важнѣйшихъ вопросовъ морской дисциплины — то, кромѣ лично собранныхъ мною свѣдѣній отъ нѣкоторыхъ изъ оставшихся участниковъ, единогласно утверждавшихъ, что остававшіеся на кораблѣ, когда убѣдились, что корабль не пошелъ ко дну, еще обнадеживаемые возможностію спасенія, сожалѣли объ относимыхъ съ него: въ такую бурную погоду, въ открытомъ и волнуемомъ морѣ, на полуразбитыхъ гребныхъ судахъ, безъ веселъ, уключинъ, рулей и парусовъ, безъ всякихъ запасовъ воды и провизіи, въ легкой одеждѣ, даже безъ нужныхъ для плаванія инструментовъ; представляю здѣсь отобранныя Слѣдственною Коммисіею отвѣты отъ всѣхъ очевидцевъ, офицеровъ и нижнихъ чиновъ, видѣвшихъ и частію участвовавшихъ въ этомъ, ясно-невольномъ относѣ командира съ его разрушаемаго волнами корабля, увлеченнаго съ него уже въ то время, когда по общему всѣхъ свидѣтельству: никакія распоряженія не были возможны; когда даже самое присутствіе старшихъ, не могло быть для всѣхъ видимо; когда, наконецъ, всѣ сдѣлались равными предъ Богомъ и угрожавшею каждому смертію.

Эти показанія, между прочимъ, совершенно опровергаютъ невѣрно сказанное въ описаніи крушенія корабля Г. Говорова, приведенное здѣсь въ текстѣ, на стр. 188, будто: «За кормою корабля, въ тоже время, *отвалила* Капитанская гичка. Легко перескакивая валы, она *скоро* достигла береговъ....» Это было совсѣмъ не такъ, какъ видно изъ прилагаемыхъ показаній.

А. Показанія Офицеровъ.

1.) *Лейтенанта Дергачева*: «Командиръ корабля не оставилъ оный по своей охотѣ; но когда корабль погрузился въ воду такъ, что на ютѣ было воды по верхній планцырь, то его вытащили на ютъ, утопающаго въ разбитомъ барказѣ, который понесло съ ростеръ на шканцы со множествомъ утопавшихъ; и онъ былъ безъ памяти, въ бреду. Я же въ это время находился на ютѣ и помогалъ другимъ выбираться изъ-за борта; а самъ ожидалъ посторонней помощи къ спасенію. Самъ спасся такъ: меня смыло съ юта за бортъ, гдѣ помогали мнѣ два матроса, Сафоновъ и Домнечевъ, сидѣвшіе въ разбитомъ катерѣ, который былъ полонъ воды, гдѣ я нашелъ и Капитана, всего избитаго, который также былъ вытащенъ изъ воды, и сидя въ катерѣ, ожидалъ посторонней помощи къ спасенію; но катеръ потащило. Я бросился на руль, но его не было; схватя весло сталъ загребать съ кормы катера къ кораблю, а людямъ приказалъ брать весла и грести, и самъ кричалъ на гичку, чтобы насъ перехватили, которая гичка стояла за кормой корабля и держалась за плавающую гротъ-мачту; но находившійся тамъ унтеръ-офицеръ Сидоровъ съ людьми отвѣчалъ, что не можетъ ѣхать, ибо у него нѣтъ ключинъ; а какъ мы, не имѣя достаточнаго числа веселъ, да и катеръ полный воды, *не могли достичь до корабля*, то и предались на волю Божію. Я сталъ править по волненію, а людямъ приказалъ: нѣкоторымъ грести, чтобы катеръ не опрокинуло, а нѣкоторымъ отливать воду фуражками и сапогами; а Капитана, который былъ на бакѣ, подъ банками, приказалъ закутать койкой, которая тутъ случилась, и матросъ Сафоновъ завернулъ его голову флагдукомъ. И такъ насъ пришесло къ берегу, когда стало смеркаться; но на него мы выйти не могли сами: отъ стужи, изнуренія, безъ одежды

и даже безъ чувства нѣкоторые; и насъ жители выбрали и на рукахъ принесли въ дома, въ томъ числѣ одного мертваго, и стали помогать спасенію нашей жизни; а когда насъ привели въ чувства, такъ-что мы могли говорить, то узнали, что находимся въ деревнѣ Крильо, которая у Листерскихъ маяковъ, и стали просить жителей, чтобы послали на корабль суда для спасенія людей.»

Лейтенанта Шигорина 2. «Отъѣздъ командира корабля я увидѣлъ съ крюйсъ-марса, на которомъ тогда находился, на затонувшемъ 12-ти весельномъ катерѣ, около 10 часовъ утра, съ нѣсколькими льдьми: одни изъ нихъ отливали воду, другіе подгребали къ кораблю; но волненіемъ и вѣтромъ ихъ отнесло далеко за корму и потомъ катеръ совсѣмъ скрылся. Первопачально я работалъ на верху; но когда корабль затонулъ и стало переливать чрезъ него волненіе, топить и убивать людей, тогда всякое распоряженіе сдѣлалось невозможнымъ: каждый старался избирать себѣ мѣсто къ спасенію, и я, съ большимъ числомъ людей, взошелъ на бизань-ванты, а оттуда на маресъ, съ котораго никого изъ офицеровъ видѣть было невозможно; отъ чего и не зналъ кто заступилъ мѣсто уѣхавшаго Капитана корабля.»

Лейтенанта Дудинскаго: «Спасаясь въ осмеркѣ, я видѣлъ Капитана въ разломанномъ баркасѣ, борящагося съ волненіемъ, между множества деревьевъ и мертвыми тѣлами, которые его ежеминутно били; самъ же я былъ вдругъ выброшенъ волненіемъ на бакъ; и потому, потерявъ Капитана изъ виду, я уже считалъ его погибшимъ.»

Мичмана Говорова: «Видѣлъ какъ командиръ корабля былъ сброшенъ волненіемъ за бортъ и какъ его вытаскивали Лейтенантъ Дергачевъ съ матросами на какую-то шлюпку, затопувшую по банки; а чрезъ нѣсколько минутъ увидѣлъ ее далеко отнесенною за кормою корабля и считалъ ихъ непремѣнно погибшими. Я же

въ это время спасался рядомъ съ матросомъ 2 роты Зазуевымъ на колоколѣ, висѣвшимъ надъ проходомъ на гальюнъ. Кто-же исправлялъ должность командира въ его отсутствіе не знаю, потому что перекатывающееся въ это время черезъ корабль волненіе, перебрасывая людей, рангоутъ и разныя тяжести, съ одного конца корабля на другой, не позволяло дѣлать уже никакихъ распоряженій».

Мичмана Бубнова: «Тогда, когда гибель каждаго казалась неизбѣжною, ибо корабль со всѣмъ погрузился въ воду, и каждый уже искалъ для себя спасенія на мѣстахъ самаго корабля, еще не покрытыхъ водою, на гребныхъ плавающихъ судахъ и на обломкахъ рангоута, командиръ былъ схваченъ на одну изъ полузалитыхъ шлюпокъ, людьми въ ней спасавшимися, которая шлюпка, по жестокости волненія не могла держаться у корабля: ее оторвало на произволъ стихіи. Погрузившійся тогда корабль уже не представлялъ правильности, чтобы можно было что-либо предпринять къ спасенію онаго, а также и людей; ибо всѣ находились въ ужасномъ положеніи, держася кто за-что могъ, ожидая ежеминутной смерти.»

Мичмана Половцева: «Выбѣжавши съ командою, я сѣлъ въ 12-ти весельный катеръ, стоявшій въ это время на шканцахъ; первою же волною, хлынувшею въ корабль, мы были брошены на ономъ къ правому борту, а оттуда къ лѣвому, подъ ютъ, на который я успѣлъ выскочить и задержаться за бизань-ванты, боясь быть снесеннымъ за бортъ, ходящимъ черезъ него волненіемъ; оттуда я уже увидѣлъ какъ вытащили на ютъ командира, съ избившагося на шканцахъ барказа; потомъ, волненіемъ его понесло за бортъ; но онъ на минуту задержался за шлюпъ-балку, а со вторичною волною снова оборвался и упалъ за бортъ; здѣсь былъ вытащенъ матросами на близь стоявшій, разломанный и полный воды

катеръ, который недолго держался у борта: оторваннаго и съ обломками весель, его понесло отъ корабля. Кто же за отсутствіемъ командира исправлялъ его обязанность, не знаю; ибо всѣ офицеры были разбросаны по всему кораблю, и ходящее черезъ него волненіе, не позволяло дѣлать никакихъ распоряженій.»

Мичмана Реннепкампфа: «Капитанъ, перебравшись съ ростеръ по барказу на ютъ, стоялъ на правой сторонѣ, держась за бизань-ванты. Въ это время я спасался на спастяхъ около бизань-мачты, и видѣлъ какъ Капитана снесло волной за бортъ. Кто послѣ Капитана оставался исправляющимъ его должность, не знаю; потому что мы всѣ были разбросаны волненіемъ.»

Мичмана Левина: «Я видѣлъ Капитана своего, какъ его вытащили, утопающаго, со шканецъ на ютъ. А какимъ образомъ онъ съѣхалъ съ корабля, я не видѣлъ; ибо самъ находился въ мучительномъ состояніи, висѣвши на рукахъ на крюйсельномъ марсаикотѣ, и видя ужасы смерти подъ собою, былъ въ крайности.»

Мичмана Ершева: «Съ началомъ разсвѣта 31-го числа августа, я былъ на шканцахъ, со многими изъ людей тутъ же находившихся, и когда первая волна вступила на шканцы, то мы находились въ опасности быть раздавленными катеромъ, который бросило съ правой стороны на насъ; я тогда перешелъ по катеру на ютъ, куда и Капитанъ изъ барказа, наполненнаго водою, былъ вытащенъ, почти тогда же; но спустя нѣсколько времени, я Капитана уже не видѣлъ; и полагалъ, что онъ со множествомъ другихъ сдѣлался жертвою сего несчастія. Вмѣсто же Капитана, кто принялъ обязанность исправлять командирскую должность, того я не знаю: во весь тотъ день я съ прочими товарищами до самыхъ сумерекъ находился на ютѣ; при наступленіи же темноты, вода еще болѣе прибывшая на ютъ, вытѣснила многихъ изъ насъ, и всю слѣдующую ночь я пробылъ на бизань-вантахъ.»

Коммисара 12 кл. Андреева: «Какъ Капитанъ оставилъ корабль, объ этомъ писано мною въ свидѣтельствѣ, отданномъ ему за общимъ подписаніемъ офицеровъ (*); кто же оставался старшимъ, я примѣтить не могъ, держась у бизань-мачты за снасть болѣе 30 часовъ, ожидая каждую минуту смерти; и мы были такъ разлучены, что я совершенно не зналъ кто находится въ носовой части корабля.»

В. Показанія нижнихъ чиновъ.

1.) Показаніе марсоваго матроса *Ѳеодора Сафонова:* «На ютѣ я нашелъ сигнальный флагъ, и въ него завернулся; потомъ волненіемъ сшибло меня за бортъ, гдѣ я былъ вытащенъ на спущенный съ бокацевъ, залитый водою нашъ катеръ, матросомъ Гавриломъ Домничевымъ. Тогда кругомъ насъ много плавало и топуло людей; нѣкоторыхъ мы вытаскивали къ себѣ въ катеръ, а другіе держались за плавающій корабельный рангоутъ; и такимъ образомъ съ Гавриломъ Домничевымъ мы спасли изъ воды въ катеръ, упавшаго съ юта Капитана, который нѣсколько времени былъ безъ чувствъ; а вслѣдъ за симъ вытащили тоже утопающаго Лейтенанта Дергачева; но какъ катеръ сильно било о корабль и плавающимъ около рангоутомъ, то мы отталкиваясь оборвали конецъ, которымъ катеръ былъ привязанъ къ кораблю; отъ чего насъ стало отдалять отъ корабля. Въ это время Капитанъ призывалъ къ себѣ гичку, бывшую на водѣ, чтобы она помогла приблизиться къ кораблю; но съ гички унтеръ-офицеръ Сидоровъ кричалъ, что помочь не можетъ, не имѣя ключинъ. Такимъ образомъ насъ совсѣмъ уда-

(*) Въ этомъ общемъ свидѣтельствѣ, отъ него написано слѣдующее: «Находясь во время крушенія корабля на ютѣ, видѣлъ какъ Капитана волною сбросило въ воду, отъ куда вытащилъ его Лейтенантъ Дергачевъ съ матросами, въ изломанную и полную воды шлюпку, которую волненіемъ оторвало; и Капитана я считалъ погибшимъ.»

лило отъ корабля и понесло по волненію; тогда мы поочередно стали грести не многими, бывшими у насъ веслами, и правили весломъ вмѣсто руля. Отъѣхавъ отъ корабля часу въ 7-мъ утра, когда нѣсколько удалились, то могли чуть-чуть видѣть берегъ, и къ нему приблизились въ тотъ же день по вечеру, какъ стало смеркаться; у насъ въ катерѣ одинъ матросъ оказался умершимъ; а Капитана и прочихъ, которые отъ слабости не могли сами идти, жители того мѣста снесли на рукахъ въ свои дома.»

2.) Показаніе матроса 1-й статьи *Гаврила Доминчева.* Не могши удержаться, былъ смытъ волненіемъ за корабль, гдѣ могъ добиться до спущеннаго на воду съ боканцевъ катера и вылезъ на оный; вскорѣ за симъ увидѣлъ онъ утопающаго матроса Сафонова, котораго и вытащилъ къ себѣ въ катеръ; оба они вытащили изъ воды еще нѣсколькихъ матросовъ, Капитана ихъ корабля и Лейтенанта Дергачева. Когда Капитанъ плавалъ за бортомъ, то кто-то съ корабля кричалъ: «Перехватите Капитана: онъ утонетъ!» Въ остальномъ онъ показалъ согласно съ матросомъ Сафоновымъ.

3.) Показаніе другихъ матросовъ: *Логиновъ*, видѣлъ Капитана, упавшаго съ корабля и вытащеннаго на катеръ. *Сергѣевъ*, спасался на крюйселѣ и видѣлъ Капитана, упавшаго съ юта на плавающій у корабля катеръ. *Бородинъ*, былъ на ютѣ по поясъ въ водѣ, помогалъ вытащить Капитана со шканецъ на ютъ; когда же Капитанъ упалъ за бортъ, того не видѣлъ. *Лазаревъ*, спасаясь на ютѣ, видѣлъ Капитана на катерѣ, уносимаго прочь отъ корабля, и гичку съ квартирмейстеромъ Сидоровымъ. *Бочковъ*, видѣлъ упавшаго со шлюпъ-балки Капитана корабля и вытащеннаго на катеръ. — Большая часть изъ нихъ, вышепоименованныхъ, спасались на марсѣ и по вантамъ бизань-мачты; въ глазахъ ихъ очень многіе, какъ изъ офицеровъ такъ и матросовъ, ослабѣвающіе отъ холода и мокроты, падали и погибали.

4.) Показаніе матроса *Гервеля*, спасавшагося на катерѣ, вмѣстѣ съ Капитаномъ: «Капитанъ былъ весьма въ изнеможенномъ состояніи, лежалъ въ водѣ подъ банками, приподнявъ только голову, которую ему обвязали случившимся у кого-то изъ матросовъ флагомъ, такъ какъ на немъ не было фуражки.»

5.) Показаніе матроса *Куликова*. Видѣлъ какъ Капитана вытащили со шканецъ изъ разбившагося барказа на югъ. Тогда Капитанъ былъ безъ фуражки и весьма въ слабомъ положеніи, почти безъ памяти. Вскорѣ Капитанъ упалъ за бортъ; и потомъ онъ, Куликóвъ, его уже не видѣлъ.

III. Необыкновенные случаи спасенія нижнихъ чиновъ, съ показаніями ихъ о состояніи и гибели нѣкоторыхъ офицеровъ.

Относительно разныхъ, не совсѣмъ обычайныхъ случаевъ спасенія и гибели нѣкоторыхъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ, кромѣ подробностей, представленныхъ въ начальномъ изложеніи обстоятельствъ этого достопамятнаго крушенія, по описанію очевидца и вѣроятно собирателя свѣдѣній отъ соучастниковъ, Мичмана Говорова, предлагаю здѣсь еще нѣсколько разныхъ показаній отъ спасшихся нижнихъ чиновъ, какъ о личномъ, довольно необыкновенномъ спасеніи ихъ, такъ и о замѣченномъ относительно состоянія и гибели нѣкоторыхъ офицеровъ.

Показаніе боцмана *Антона Завьялова*: «Я помѣстился на осмеркѣ, стоявшей на ростерахъ у форъ-люка, привязанной фаленемъ, въ которую побросалось матросовъ даже до тѣсноты; и къ тому еще многихъ, проносимыхъ съ корабля мимо насъ волнами, мы старались перехватывать, и помѣщали ихъ съ собою. Между многими, бывшими на осмеркѣ, могу припомнить только бывшаго корабельнаго мастера Полковника Ершева, Лейтенантовъ Васильева и Сверчкова и супругу нашего Капитана; а какъ и черезъ насъ

стало ходить волненіе, осмерку залило и подвигавшимся отъ волненія рангоутомъ прошибло, то многіе, а въ томъ числѣ и я, изъ осмерки перебрались на бакъ, откуда меня волною отшибло опять къ ростерамъ, бывшимъ уже поперегъ корабля, и я вторично, остававшимися въ осмеркѣ, вытащенъ былъ на оную. Въ это время мы увидѣли приблизившіеся къ кораблю три небольшіе ботика; но я предвидѣлъ, что по бывшему тогда сильному вѣтру и волненію, они къ кораблю пристать не могутъ, и потому рѣшился на изломанной осмеркѣ выѣхать съ корабля и стараться попасть къ одному изъ сказанныхъ ботиковъ, чтобъ если удастся спастись, принять какую нибудь возможность подать помощь всѣмъ бѣдствующимъ на кораблѣ, гдѣ у меня оставалась моя жена съ грудным нашимъ младенцемъ; но люди на осмеркѣ, въ силахъ ослабѣвшіе, выбиться за корабль не могли; однако увидавши наше намѣреніе, державшійся на бизань-штагѣ, матросъ *Андрей Бадинъ*, спустился къ намъ въ шлюпку, и имѣя крѣпкія силы, много помогъ намъ выбиться за корабль, такъ что наконецъ волненіемъ насъ перебросило черезъ бортъ шкафута, гдѣ мы оттолкнулись отъ корабля, и не имѣя веселъ, гребли сколько можно попавшимися намъ двумя банками. Со мною было 9 человѣкъ матросовъ и одна женщина, матросская жена; но гдѣ остались прежде бывшіе въ осмеркѣ офицеры и супруга Капитана, не знаю. Два ботика прошли мимо насъ и корабля, не оказавъ ни какой помощи, а третій къ намъ придержался и принялъ насъ къ себѣ, гдѣ мы старались имъ объяснить гибельное положеніе нашей команды и упрашивали ихъ подать помощь; но они сдѣлать ничего не могли, по сильному волненію и бурунамъ, около корабля ходившимъ. Это было въ понедѣльникъ, около 8 часовъ утра. По причинѣ же бывшаго тогда противнаго вѣтра, ботики лавировали и насъ привезли на берегъ около 6 часовъ вечера, въ г Мандаль, гдѣ о кру-

шеніи нашего корабля я объявилъ нашему Консулу, который въ тоже самое время сдѣлалъ распоряженіе о поданіи всевозможной кораблю помощи, написавъ объ этомъ въ Христіанзандъ; а насъ, бывшихъ отъ холода и воды въ одеревяніи, для пользованія помѣстилъ въ лазаретъ, гдѣ намъ было оказано усердное попеченіе и скорое пособіе....

«Во время происходившей на кораблѣ работы, до самой невозможности продолжать оную, Капитанъ корабля распоряжался самъ всею работою, присутствуя вездѣ лично; и когда я находился при отдачѣ якорей на бакѣ, то онъ прибѣгалъ ко мнѣ нѣсколько разъ съ открытою головою, безъ фуражки. Также по приказанію Лейтенанта Васильева, сундукъ съ экипажными денежными суммами мною былъ вынесенъ наверхъ, который сохраненъ и вмѣстѣ съ командою привезенъ на берегъ.»

Показаніе квартирмейстера *Василія Федорова*. Въ разсужденіи бывшей на кораблѣ общей работы, онъ показалъ согласно съ прочими. Спасался на ютѣ, и когда закричали что ютъ тонетъ, то онъ, со многими другими, бросился за бортъ, гдѣ плавали изготовленные къ спасенію команды люки, связанные по нѣскольку вмѣстѣ, и на нихъ привязаны были, сдѣланныя на-скоро, изъ досокъ, маленькія весла или гребки. Отъ бросившагося на люки множества людей, они перевернулись, и нѣкоторые изъ людей утонули, а другіе спасались какъ могли. Онъ, вмѣстѣ съ прочими, подъ сказанные люки подвелъ, случившіеся тутъ плавающими бегинъ-рею и часть поручня отъ сѣтки, наложивъ на верхъ ихъ площадку отъ парадная трапа; и такимъ образомъ на люкахъ помѣстилось ихъ всего 12 человѣкъ. Вечеромъ въ понедѣльникъ отъ корабля ихъ отнесло, и они всю ночь и послѣдующій день носились по морю. Изъ числа ихъ шестеро умерли, начиная передъ тѣмъ постепенно ослабѣвать, впадая въ дремоту и въ сильный

бредъ. Онъ же, въ продолженіе всего времени держался на ногахъ, стараясь быть въ движеніи, возбуждая къ тому и прочихъ, съ нимъ остававшихся. Во вторникъ они видѣли свой корабль, будучи отъ него не менѣе какъ верстахъ въ 20. Потомъ, къ вечеру увидѣли у корабля дымящійся пароходъ, изъ чего заключили, что гибнувшимъ на кораблѣ подана помощь; а вскорѣ увидѣли идущее прямо на нихъ судно, которое ихъ шестерыхъ подняло къ себѣ. Каптейнъ онаго напоилъ ихъ горячимъ кофеемъ, накормилъ, и одѣвъ въ сухое платьѣ, согрѣлъ. Вскорѣ за ними, это же судно перехватило еще троихъ матросовъ, плававшихъ на днищѣ разбитаго корабельнаго барказа. Всѣ они, въ числѣ 9 человѣкъ, доставлены были въ городъ Гельсингеръ, къ Россійскому Консулу, который помѣстилъ ихъ на жительство въ трактирѣ. Спасшее ихъ судно было Англійское; но имени его, онъ не знаетъ.

Показаніе квартирмейстера *Агафона Живодерова.* Оставилъ корабль *послѣднимъ*, 1-го числа сентября, когда остальные до 150 человѣкъ, перевезены были на пришедшій къ нимъ пароходъ, доставившій ихъ въ Христіанзандъ.

Показаніе квартирмейстера *Пимена Сидорова.* Съ марса перебрался на гичку, бывшую за кормою на боканцахъ, у которой обрѣзавъ пайтовы, вмѣстѣ съ другими матросами, въ ней уже бывшими, держались за кормою корабля, имѣя весла и руль имъ безполезныя, потому что не было у нихъ румпеля и ключинъ; и по этой причинѣ, когда призывали его къ катеру, гдѣ находился Капитанъ, онъ не могъ къ нимъ подъѣхать; а когда съ гички они увидѣли, что катеръ понесло по волненію прочь отъ корабля, то они, находясь въ отчаяніи спасенія своей жизни, рѣшились отдаться на произволъ волненія и спустились за катеромъ. На гичкѣ ихъ было всего 11 человѣкъ и еще матросская жена, сестра боцмана Гусева, сшибенная волною съ корабля,

вытащенная имъ утопающею. Изъ числа бывшихъ на гичкѣ, дорогою 4 матроса умерли. Гичку носило по морю до 10 часовъ утра другаго дня, т. е. 1-го сентября, то приближая къ берегу, то удаляя отъ онаго; къ счастію выѣхали рыболовы, и перехвативъ ихъ, привезли на Норвежскій берегъ.

Показаніе горниста *Ивана Попова*. Спасаясь на ютѣ, 31-го августа, увидѣлъ проходившіе близь корабля три лоцманскіе ботика, и не имѣя никакой надежды къ своему спасенію подумалъ, что гибнуть все равно: въ отчаяніи бросился вплавь, безъ сапоговъ, въ одной рубахѣ, и такимъ образомъ достигнулъ до плавающей довольно далеко отъ корабля ихъ срубленной грот-мачты, на которой тогда держались спасавшіеся: Мичманъ Бубновъ, 2 канонера и 1 матросъ. На крики ихъ, къ нимъ подошелъ одинъ ботикъ; и часу въ 6-мъ послѣ полудня, перевезъ ихъ къ себѣ, а къ полуночи доставилъ къ берегу, въ городъ Тавангеръ, гдѣ ихъ отогрѣли и одѣли.

Показаніе матроса *Куликова*. Спасавшійся подлѣ него (на бизань-вантахъ) Лейтенантъ *Андреевъ*, потерявшій силы отъ холода и мокроты, погружался нѣсколько разъ на ютъ въ воду; но они его поднимали и поддерживали; наконецъ онъ выпелъ изъ силъ и тутъ же на ютѣ утонулъ.

Показаніе матроса *Генно-Кронъ*. Стоявши вмѣстѣ съ другими по поясъ въ водѣ, и замѣчая что корабль все больше погружается, подумалъ о своемъ спасеніи; и смотря на разбившійся на щканцахъ баркасъ, у котораго весь верхъ былъ отбитъ а днище развалившись, взялъ намѣреніе искать на немъ спасенія; почему спустился на оный, собравъ нѣсколько плавающихъ около себя досокъ и положивъ ихъ на днище баркаса, крестъ на крестъ, обвязалъ веревками. Видя таковую его работу, къ нему спустились *Куликовъ* и *Люмбергъ*, еще съ пятью человѣками, и стали ему помогать; а когда плотъ ихъ былъ готовъ, то они обрѣзали фа-

лень, на которомъ барказъ держался у юта, и волненіемъ были выброшены за корабль. Это было въ понедѣльникъ до полудня. Потомъ ихъ носило по морю до вечера вторника, и въ продолженіи этого времени, изъ числа ихъ пятерыхъ, ослабѣвшихъ силами, волнами снесло съ плота, и они утонули. И если бъ имъ, остальнымъ тремъ, не подоспѣла скорая постороняя помощь, то и они не остались бы живы, чувствуя себя, что не прожили бы двухъ часовъ, будучи уже въ сильномъ изнеможеніи: лица у нихъ совсѣмъ раздуло и съ рукъ ихъ, отъ безпрестаннаго обмыванія соленою водою, слезла кожа. Но Англійское судно, къ нимъ подошедшее, ихъ взяло къ себѣ, на которомъ уже находились, тоже имъ спасенные шесть человѣкъ, плававшіе на люкахъ. На этомъ суднѣ имъ дано было сухое бѣлье и платье, ихъ согрѣли, накормили и доставили въ Гельсингеръ.

IV. Гидрографическія свѣдѣнія о неправильныхъ теченіяхъ въ Нѣмецкомъ морѣ, Скагерракѣ и Каттегатѣ; также о силѣ бури и теченія въ день крушенія корабля, собранныя отъ Англійскаго консула, разныхъ офицеровъ, шкиперовъ и лоцмановъ.

Прилагаю еще собранныя заботливымъ Капитаномъ погибшаго корабля разныя свѣдѣнія, относительно неправильности теченій: въ Нѣмецкомъ морѣ у Норвежскаго берега, въ Каттегатѣ и Скагерракѣ; равно и о силѣ бури и теченія моря, при настоящемъ бѣдствіи. Тѣмъ необходимѣе подобныя свѣдѣнія, что кромѣ оправданія одного Капитана, въ ошибочности его счисленія, подобныя свѣдѣнія могутъ служить свидѣтельствомъ и для другихъ, такого же рода случаевъ, когда пасмурное состояніе атмосферы не позволяетъ дѣлать астрономическихъ наблюденій для повѣрки счислимой широты, въ моряхъ, теченія которыхъ остаются, къ сожалѣнію, неизслѣдованными.

1. Переводъ со Шведскаго.

«При семъ явились лично: Россійской службы Капитанъ Трескинъ, въ должности Фохта Симонсенъ и агентъ Россійскаго консульства И. Сальвесенъ. Капитанъ Трескинъ представилъ нѣсколько добровольно явившихся свидѣтелей, для допроса ихъ на счетъ теченія у здѣшняго берега, а равно и бури, и прочихъ несчастныхъ обстоятельствъ, бывшихъ во время крушенія Россійскаго линейнаго корабля «Шгерманландъ», каковымъ будто бы единственно можно приписать это несчастіе:

«За симъ явился *первымъ* свидѣтелемъ Штабсъ-Капитанъ *Э. Саррисъ*, имѣющій отъ роду 53 года, который, вмѣстѣ со всѣми прочими свидѣтелями, увѣщеваемъ былъ показывать сущую правду, съ объявленіемъ отвѣтственности какой подвергаются по законамъ за клятвопреступленіе. Свидѣтель сей, бывъ приведенъ къ присягѣ, объявилъ, что онъ въ продолженіи *тридцати* лѣтъ командовалъ судномъ, въ теченіе коего времени сдѣлалъ около 70 рейсовъ въ Скагерракѣ. При семъ онъ на опытѣ дознался, что въ ономъ теченіе, наболѣе въ бурное время, такъ перемѣнчиво, что оно имѣетъ направленіе: то къ берегу, то съ берега; иногда къ западу, иногда къ востоку; съ быстротою до 25 Англійскихъ миль въ одну вахту или въ 4 часа. Отъ сего происходитъ то, что никому, даже и искуснѣйшему мореходцу, при такихъ обстоятельствахъ, не возможно посредствомъ счисленія, либо посредствомъ инструментовъ, опредѣлить на какомъ мѣстѣ онъ находится. По сему съ свидѣтелемъ часто случалось, что онъ увидѣвъ Ютландскій или Норвежскій берегъ, въ разстояніи около одной мили, имѣя ходъ въ 3 мили, направлялъ путь отъ берега въ продолженіи двухъ вахтъ, и потомъ поворотивъ и направивъ путь къ берегу въ продолженіе одной вахты, съ таковою же скоростію,

вдругъ и печальнымъ образомъ находился весьма близко отъ берега; что и происходило отъ того, что теченіе имѣло направленіе къ оному. Обстоятельство, сверхъ того дѣлающее Норвежскій берегъ еще болѣе опаснымъ то, что невозможно посредствомъ бросанія лота опредѣлить мѣсто на коемъ находишься, ибо тамъ такъ глубоко, что лотъ не достигаетъ дна. Съ свидѣтелемъ также одинъ разъ случилось, что онъ, шедши отсюда въ Бергенъ, имѣя съ собой лоцмана и полагая себя въ разстояніи 6 миль отъ берега, вдругъ очутился между шхерами у Эгерсунда, и тутъ претерпѣлъ бы непремѣнно крушеніе, еслибъ, предупрежденный караульнымъ объ опасности, не успѣлъ отдать якоря. Также свидѣтелю извѣстны многіе подобные случаи, бывшіе съ другими; предвидѣть и отвратить ихъ командирамъ судовъ было невозможно.

«*Вторымъ* свидѣтелемъ явился шкиперъ *Христіанъ Іансенъ*, имѣющій отъ роду 52 года, и по приведеніи его къ присягѣ показалъ, что онъ въ продолженіе *двадцати* лѣтъ командовалъ судномъ и слишкомъ двадцать разъ ходилъ въ Балтійское море; при чемъ имѣлъ случай познакомиться вполнѣ съ Скагеррakомъ и съ фарватеромъ береговъ Норвегіи. Относительно теченія свидѣтель сей сдѣлалъ показаніе во всѣхъ частяхъ одинаковаго содержанія съ показаніемъ перваго свидѣтеля. 1833 года въ мартѣ мѣсяцѣ, съ симъ свидѣтелемъ случилось несчастіе: судно, на коемъ онъ находился шкиперомъ, претерпѣло крушеніе на восточной сторонѣ *Тромъ-э*, близъ Арендаля, при чемъ погибъ одинъ человѣкъ. Онъ велъ тогда шлюпъ, съ коимъ шелъ отсюда въ Балтійское море. Когда онъ прошелъ Скагенъ, поднялась буря съ остъ-зюйдъ-оста. Свидѣтель боролся съ вѣтромъ около однихъ сутокъ; но какъ вѣтеръ и буря становились сильнѣе, то онъ легъ въ дрейфъ. По счисленію, онъ въ 12 часовъ ночи долженъ былъ бы находиться въ 7 морскихъ миляхъ отъ Норвежскаго берега. Въ

два часа утра свидѣтель, какъ самъ полагалъ, приблизился къ берегу одною милію, и слѣдовательно долженъ былъ находиться въ разстояніи 6 миль отъ берега, когда вдругъ, какъ сказано выше, судно наткнулось у Тромъ-э и крушилось; причиною сего несчастія признано теченіе, имѣвшее направленіе къ берегу, а вовсе не нерадѣніе шкипера. Со свидѣтелемъ также одинъ разъ случилось, что онъ, шедши сюда изъ Балтійскаго моря, при сильномъ теченіи къ берегу и при западномъ вѣтрѣ, лавируя попалъ подъ Норвежскій берегъ, близь Рисэскихъ острововъ. За симъ, въ продолженіе двухъ вахтъ направлялся онъ въ море, и потомъ поворотилъ къ берегу. Плавая въ продолженіе половины вахты съ таковою же скоростію по направленію къ берегу, онъ находился въ томъ же разстояніи отъ берега, какъ и тогда, когда увидѣвъ его въ первый разъ, поворотилъ въ море. Это вполнѣ доказываетъ быстроту, съ какою стремилась къ берегу вода.

«Въ качествѣ *третьяго* свидѣтеля, явившійся шкиперъ-биргеръ *Рейнертъ Реіерсенъ*, имѣющій отъ роду 36 лѣтъ, по приведеніи его къ присягѣ объявилъ, что онъ въ продолженіе *двадцати одного* года совершалъ морскія путешествія; и изъ этого времени 11 лѣтъ былъ шкиперомъ. Въ упомянутый рейсъ въ 1833 году, о коемъ уже говорено вторымъ свидѣтелемъ, когда происходило крушеніе близь Тромъ-э, онъ находился на томъ же суднѣ штурманомъ; относительно сего происшествія и бывшихъ во время хода и крушенія судна обстоятельствъ, согласился онъ во всѣхъ пунктахъ съ показаніемъ втораго свидѣтеля. Относительно же теченія въ Скагерракѣ и у Норвежскаго берега, онъ сдѣлалъ показаніе совершенно сходное съ показаніемъ перваго свидѣтеля.

«*Четвертымъ* свидѣтелемъ явился шкиперъ *Іонасъ Бессезенъ*, имѣющій отъ роду 47 лѣтъ; приведенъ былъ къ присягѣ и показалъ, что онъ ходилъ на морѣ въ продолженіе *тридцати*

двухъ лѣтъ, изъ коихъ въ теченіе 20 былъ шкиперомъ; онъ много плавалъ по Балтійскому морю и подробно знаетъ, какъ Скагерракъ, такъ и фарватеръ по берегамъ Норвегіи. Относительно теченія онъ знаетъ опытомъ тоже самое, что и первый свидѣтель, съ коимъ и сдѣлалъ совершенно одинаковое показаніе. Съ нимъ много разъ, по причинѣ теченія случалось, что онъ, по счисленію своему полагая себя въ разстояніи отъ 4 до 6 миль отъ берега, внезапно находился вблизи его; и въ семъ фарватерѣ, въ какомъ бы то мѣстѣ ни было, никогда не могъ полагаться на счисленіе. Свидѣтель также достовѣрно знаетъ, что ни одинъ мореходецъ не въ состояніи въ семъ фарватерѣ дѣлать вѣрнаго счисленія.

«Въ качествѣ *пятаго* свидѣтеля явился купецъ *Іенсъ А. Дедекамъ*, имѣющій отъ роду 57 лѣтъ; приведенъ былъ къ присягѣ и показалъ, что онъ дѣлалъ морскія путешествія въ продолженіе *тридцати* лѣтъ, изъ коихъ 19 лѣтъ командовалъ судномъ. Касательно теченія около береговъ Норвегіи, объявилъ онъ совершенно тоже самое, что и первый свидѣтель; присовокупляя, что дѣлать во время теченія вѣрное счисленіе вовсе невозможно; отъ какого обстоятельства часто случаются крушенія и несчастія. Свидѣтель самъ, по причинѣ теченія, едва не претерпѣлъ крушеніе; ибо полагая себя на восточной сторонѣ Линдесноса, вдругъ оказалось, что онъ въ губѣ къ западу отъ Листера; и если бы однимъ мгновеніемъ позже примѣтилъ землю, то крушеніе было бы неизбѣжно.

«Явившійся въ качествѣ *шестаго* свидѣтеля лоцманскій старшина *С. Э. Патвичъ*, имѣющій отъ роду 54 года, бывъ приведенъ къ присягѣ, показалъ, что онъ въ продолженіе *двадцати-пяти* лѣтъ ходилъ на морѣ, будучи съ 1810 по 1814 годъ помѣсячнымъ (наемнымъ) лейтенантомъ въ Норвежскомъ флотѣ; а съ 1814 по 1825 годъ шкиперомъ; съ той же поры занимаетъ

мѣсто лоцманскаго старшины Клевенскаго или 8-го лоцманскаго округа. Относительно теченія въ Скагерракѣ и по берегамъ Норвегіи, онъ соглашается съ показаніемъ перваго свидѣтеля; присовокупляя, что по неправильности теченія, всякому мореходцу совершенно невозможно дѣлать вѣрное счисленіе.

«*Седьмой* свидѣтель, лоцманъ *Михаилъ Оуенсенъ Роснесъ*, имѣющій отъ роду 33 года, приведенъ къ присягѣ и показалъ, что онъ уже шесть лѣтъ лоцманомъ въ 9-мъ лоцманскомъ округѣ. 12-го сего сентября (новаго стиля), въ 6 часовъ утра, свидѣтель сей вмѣстѣ съ Карломъ Эліасеномъ и Андреемъ Якобсеномъ Роснесомъ, вышли въ морѣ на лоцманскомъ суднѣ. Тогда былъ сильный штормъ съ остъ-нордъ-оста или остенъ-норда, который продолжался уже нѣсколько дней, особливо въ воскресенье 11 числа и въ ночи съ 11 на 12, когда крушился Россійскій линейный корабль. Теченіе, при западномъ направленіи, въ то время сильно стремилось къ берегу, имѣя быстроту около 4 миль. Изъ подзорной башни близъ Роснеса увидѣли разбившійся линейный корабль, несомый къ западу, въ разстояніи около $\frac{3}{4}$ мили отъ берега. Около 8 часовъ лоцманское судно прибыло къ разбитому кораблю, стремившемуся къ западу съ значительною быстротою: по 4 мили въ одну вахту (4 часа). Буря была такъ сильна, что на лодкѣ взяли три рифа; а на морѣ такіе шквалы, что невозможно было подъѣхать къ кораблю такъ близко, чтобы сдѣлать попытку для спасенія кого либо. Посему они возвратились къ берегу, для увѣдомленія о случившемся несчастіи, дабы для спасенія можно было принять дѣйствительнѣйшія мѣры. Къ сему свидѣтель присовокупляетъ, что 9 сентября погода была весьма пасмурна, съ дождемъ, туманомъ, и бурею, которая въ особенности свирѣпствовала въ субботу, въ воскресенье, и до понедѣльника 12 числа, все становясь сильнѣе, а потомъ нѣсколько утихла. Въ

субботу 10 числа, шлюпъ шедшій въ Балтійское море, прибылъ въ Росшесъ, и согласно объявленію шкипера его, теченіе было столь быстро, что судно сіе находилось 4 милями ближе къ берегу, нежели полагалъ онъ по сдѣланному имъ счисленію; и еслибъ вмѣсто дня, было тогда ночное время, то онъ также наѣхалъ бы на берегъ. Свидѣтель еще объявилъ, что теченіе у здѣшняго берега, какъ онъ по опыту знаетъ, совершенно неправильно, такъ что нельзя впередъ знать, какое оно имѣетъ направленіе.

«Въ качествѣ *осьмаго* свидѣтеля явился шкиперъ *Николай Николайсенъ*, имѣющій отъ роду 46 лѣтъ, и бывъ приведенъ къ присягѣ показалъ, что онъ дѣлалъ морскія путешествія въ продолженіе *тридцати пяти* лѣтъ, изъ коихъ 26 лѣтъ въ качествѣ шкипера. Относительно теченія въ Скагерракѣ и около береговъ Норвегіи, онъ сдѣлалъ совершенно сходное съ первымъ свидѣтелемъ показаніе; особливо 9-го и 10-го числа сего мѣсяца, теченіе съ необыкновенною быстротою стремилось къ Норвежскому берегу, близъ коего потомъ шло къ западу. Свидѣтель, 10 числа въ 4 часа по полудни прибылъ въ Свинэсрскую гавань со шлюпомъ Лена, на пути изъ Лондона. Тогда оказалось, что онъ былъ 5 милями ближе къ берегу нежели по счисленію полагалъ, и еслибъ прибылъ къ Свинэръ ночью, а не днемъ, то былъ бы онъ въ величайшей опасности наѣхать на берегъ. Свидѣтель со шлюпомъ своимъ первый вышелъ изъ Свинэера къ разбитому линейному кораблю и спасъ 183 человѣка, въ томъ числѣ и 11 оставшихся на ономъ офицеровъ. Свидѣтель, зная Нѣмецкій языкъ, по прибытіи къ разбитому кораблю, объявилъ офицеру, говорившему на этомъ языкѣ, что изъ Мандаля вышли 2 судна, а именно шлюпъ и шкуна, для спасенія прочихъ, кои не могли помѣститься на суднѣ его. Вскорѣ послѣ того какъ свидѣтель съ судномъ своимъ оставилъ корабль, къ оному прибылъ и упомянутый шлюпъ; также

увидѣлъ онъ, что пароходъ Нордкапъ подходилъ къ кораблю для спасенія.

«Явился *девятый* свидѣтель, *Андреи Якобсенъ Роснесъ*, имѣющій отъ роду 25 лѣтъ и подъ присягою объявилъ, что онъ находился вмѣстѣ съ седьмымъ свидѣтелемъ, такъ какъ симъ показано, согласясь впрочемъ совершенно съ показаніемъ его; съ присовокупленіемъ, что онъ слышалъ то, что шкиперъ прибывшаго 10 числа въ Роснесъ шлюпа говорилъ седьмому свидѣтелю.

«Явился *десятый* свидѣтель, *Карлъ Эліасенъ Роснесъ*, имѣющій отъ роду 27 лѣтъ; приведенъ былъ къ присягѣ и показалъ, что онъ также находился на суднѣ седьмаго свидѣтеля. Свидѣтель этотъ сдѣлалъ подробное показаніе, согласное во всѣхъ частяхъ съ показаніемъ седьмаго свидѣтеля, какъ въ отношеніи теченія и вѣтра, такъ и прочихъ обстоятельствъ. Какъ сей, такъ и предъидущій, девятый свидѣтель, позванный вновь въ присутствіе, единогласно объявили, что они находились вмѣстѣ съ осьмымъ свидѣтелемъ на шлюпѣ Лена, при спасеніи 183 человѣкъ съ крушившагося корабля.

«Явился *одиннадцатый* свидѣтель, *Расмусъ Сальвесенъ Фарестадъ*, 9-го лоцманскаго округа; приведенъ былъ къ присягѣ и показалъ, что онъ въ одно время съ седьмымъ свидѣтелемъ, на своей лоцманской лодкѣ вышелъ къ разбитому Россійскому линейному кораблю. Что касается до теченія и погоды, какъ того дня, такъ и наканунѣ онаго, онъ показалъ во всѣхъ частяхъ сходно съ показаніемъ седьмаго свидѣтеля, соглашаясь съ нимъ относительно всѣхъ прочихъ обстоятельствъ. А какъ болѣе ни кѣмъ не были сдѣланы ни какія дополненія, то по желанію Капитана Трескина прекращенъ допросъ. Засимъ засѣданіе разошлось.

«Въ вѣрности вышеписаннаго свидѣтельствуемъ: *Л. Исаксенъ, Т. Эндресенъ, Г. Сандбергъ.*

«Въ подлинности вышезначащейся выписки изъ протокола, а равно и подписей судебныхъ присяжныхъ, симъ удостовѣряю за моею подписью и съ приложеніемъ печати. *Л. Исаксенъ.*»

2.) Переводъ съ Датскаго.

«Мы нижеподписавшіеся, по многолѣтней опытности, пріобрѣтенной нами въ разныхъ случаяхъ во время плаванія чрезъ Каттегатъ и Скагерракъ, равно около береговъ Норвегіи, удостовѣрились въ томъ, что въ этомъ фарватерѣ, особливо при лавированіи, въ бурную и туманную погоду, по причинѣ перемѣнчивости и неправильности теченія, невозможно дѣлать вѣрныхъ счисленій; ибо таковое теченіе, при скорости отъ 4 до 5 географическихъ (7-верстовыхъ) миль въ продолженіе одной вахты (4 часовъ), стремясь къ берегу большею частью на западъ, мгновенно перемѣняетъ направленіе свое къ востоку; весьма частыя у здѣшняго берега кораблекрушенія, причиною коихъ отчасти было таковое неправильное теченіе, служатъ ясными доказательствами вышесказаннаго. Посему побуждаемся мы согласиться во всемъ съ показаніями моряковъ, отобранными при засѣданіи Суда въ Мандалѣ 21 минувшаго сентября и въ слѣдствіе прошенія командира крушившагося Россійскаго линейнаго корабля «Шгермапландъ», Г. Капитана Трескина объявляемъ, что мы признаемъ крушеніе сіе происшедшимъ единственно по несчастію, ибо подобные случаи бывали со многими опытными моряками, хотя весьма хорошо знавшими сей фарватеръ. А потому и нѣтъ причины приписывать несчастіе сіе какому либо нерадѣнію или винѣ, ни вышеупомянутаго командира, ниже штурмана, ибо они не могли знать подробно здѣшняго фарватера.

«Показанія вышеозначенныхъ свидѣтелей по мнѣнію нашему достаточны для доказательства опасности здѣшняго фарватера

тѣмъ болѣе, что можно было бы представить въ томъ еще многія другія несомнѣнныя доказательства; не считаемъ однакожъ излишнимъ упомянуть при семъ о несчастіи, случившемся 9-го іюня прошедшаго года съ кораблемъ «Дуврѣ», Капитанъ Би, изъ Гремстада, который днемъ, при попутномъ, довольно сильномъ вѣтрѣ и хорошей погодѣ, выходя изъ Хумлесунда, попалъ на находящуюся близъ сего мѣста мель Мальмгрунденъ, по той причинѣ, что лоцманъ Юргенъ Андреи Христенсенъ не примѣтилъ, что теченіе воды, внезапно перемѣнившись, приняло противное прежнему направленіе; за каковую нерадивость въ наблюденіи своими знаками, онъ былъ преданъ суду и отрѣшенъ отъ лоцманской должности. Въ немъ лишились, по общему признанію, хорошаго лоцмана. Въ заключеніе присовокупляемъ, что мы всѣ, нижеподписавшіеся морскіе офицеры, въ ночи съ 11 на 12 сентября находились на пароходѣ Нордкапъ, вышедшемъ для отысканія крушившагося корабля, при чемъ вѣтръ, теченіе воды и состояніе моря были таковы, какъ шкиперами и лоцманами въ свидѣтельскихъ показаніяхъ объявлено.»

Христіансандъ. 28 сентября 1842 г. Подписали: Капитанъ, Начальникъ лоцмановъ и Королевскаго ордена меча кавалеръ, *Мекленбургъ*. Норвежскаго флота Капитанъ, начальникъ морскаго завѣденія въ Христіансандѣ, *Рибергъ*. Норвежскаго флота Капитанъ-Лейтенантъ и преподаватель навигаціи въ Христіансандѣ, *Альбрехтсонъ*. Лоцманскій Старшина и Гаваньмейстеръ *Г. Шмидтъ*.

Свидѣтельство въ подлинности подписей, сдѣлано Россійско-Императорскимъ Вице-Консуломъ въ Христіансандѣ *Д. Псаксеномъ*.

3.) Переводъ съ Англійскаго.

«Симъ свидѣтельствую, что въ теченіе 26 лѣтъ, прошедшихъ съ тѣхъ поръ, какъ я нахожусь Великобританскимъ Вице-Консуломъ въ здѣшнемъ городѣ и въ его окружностяхъ, часто случались не подалеку отсюда несчастія и кораблекрушенія; въ числѣ ихъ многіе Британскіе корабли пострадали, а нѣкоторые совершенно погибли; главнѣйше, по причинѣ необыкновеннаго теченія, въ особенности ощутительнаго въ настоящее время года; несчастія большею частію случаются между здѣшнимъ портомъ (Христіанзандъ) и Истеррейсомъ (Easterrice), на разстояніи по берегу около 12 миль, и постигали самыхъ опытныхъ и искусныхъ моряковъ, даже постоянныхъ плавателей Балтики; изъ объявленій ихъ и изъ клятвенныхъ показаній усматривается, что несчастія происходили единственно отъ измѣнчивости теченія, которое обманывало этихъ мореходцевъ и не подлежало никакому счисленію.

«Послѣднее несчастіе, произшедшее отъ теченія, случилось 5 октября 1841 года, съ Англійскимъ бригомъ «Робертъ Бобери», шкиперъ Колинъ Броунъ, изъ Сундерланда, на пути отъ Лондона въ С. Петербургъ; крушеніе произошло близь Бреккестоэ, въ четырехъ Норвежскихъ миляхъ отсюда къ востоку; во время несчастія шкиперъ разсчитывалъ, что онъ находится въ четырехъ Норвежскихъ миляхъ отъ берега. Шкиперъ Браунъ былъ во всѣхъ отношеніяхъ почтенный, способный и опытный морякъ; онъ постоянно производилъ торговлю между Лондономъ и С. Петербургомъ, и почти всю жизнь провелъ на Балтійскомъ морѣ.»

Подписалъ: *Педеръ Мерчь*, Британскій Вице-Консулъ.

V. Свидѣтельство командира корабля о необыкновенной заслугѣ Мичмана Владимира Греве, погибшаго отъ усердія.

Свидѣтельство это, есть начало рапорта, поданнаго несчастливымъ командиромъ потерпѣвшаго крушеніе корабля Главному Командиру Кронштадтскаго порта, 26 ноября 1842 года, съ представленіемъ о наградѣ «убитой вѣстію о его смерти матери,» которая, будучи вдовою недостаточнаго состоянія, могла ожидать отъ него на старости утѣшенія и помощи, ибо сверхъ того, что объ немъ сказано въ настоящемъ рапортѣ, «онъ подавалъ надежды современемъ быть однимъ изъ полезнѣйшихъ членовъ своего Корпуса.»

«Обязанностію моею почитаю представить Вашему Превосходительству, что дѣйствія всѣхъ офицеровъ корабля Нигерманландъ при его крушеніи, заслуживаютъ величайшей похвалы: они вездѣ присутствовали гдѣ было нужно и подавали собою примѣръ при работахъ нижнимъ чинамъ.

«Особенно обязанъ упомянуть о Мичманѣ Греве: этотъ офицеръ показалъ необыкновенный примѣръ самоотверженія, за что заплатилъ жизнію, исполняя съ прочими офицерами мои приказанія; онъ являлся во всѣхъ мѣстахъ, гдѣ требовалась отвага, въ особенности когда срубленная гротъ-мачта, обрушившись упала однимъ концемъ на бортъ корабля, удерживаемая подвѣтренными вантами и такелажемъ; она угрожала явною опасностію изломать корабль еще болѣе, ежели не отойдетъ отъ него прочь; нужно было, чтобъ кто нибудь изъ охотниковъ, рѣшился обрубить весь подвѣтренный такелажъ, и *Греве*, не ожидая вызова, самъ предложилъ свои услуги: обвязавъ себя однимъ концемъ веревки, заткнулъ за поясъ топоръ и очутился за бортомъ, придерживаемый съ другаго конца двумя унтеръ-офицерами; выходившее изъ подъ

корабля огромное волненіе и надъ головою его, качавшійся срубленный рангоутъ съ такелажемъ, угрожали каждую секунду унести или раздавить его; но не смотря ни-на-что, онъ перерубилъ всѣ девять талреповъ и прочій такелажъ; послѣ чего мачта отошла, а корабль спрямился; и мы уже не опасались получить новыя пробоины, отъ которыхъ бы ускорилась погибель корабля. Исполнивъ это, онъ вмѣстѣ съ другими офицерами ободрялъ людей, выливавшихъ въ верхнемъ декѣ воду; потомъ на ютѣ, составлялъ съ Лейтенантомъ Дергачевымъ плотъ. Наконецъ, послѣднимъ его усиліемъ было прихватить сломанную крюйсъ-брамъ-стеньгу; но исполнить этого недостало его силъ. При погруженіи корабля, онъ спустился съ вантъ на палубу, вошелъ въ катеръ на правомъ шкафутѣ стоявшій; но выброшенный изъ него буруномъ, былъ вытащенъ на ютъ; и тутъ, отъ трудовъ и ушибовъ ослабленный, умеръ на рукахъ матросовъ. Утвердительно можно сказать, что онъ пожертвованіемъ собственной жизни, увеличилъ число спасенныхъ.»

ПРИЛОЖЕНІЯ.

I. ЗАКОНЫ, ПО КОТОРЫМЪ ПРОИЗВОДИЛИСЬ ПРИГОВОРЫ.

Морской Уставъ
ПЕТРА ВЕЛИКАГО.

Кн. 1, гл. 1, арт. 1. Какъ Адмиралъ, такъ и прочіе вышніе и нижніе офицеры, должны охранять со всякимъ тщаніемъ и ревностію интересъ своего Государя и Государства, гдѣ ни будутъ обрѣтаться, со вручешою имъ командою, во всякихъ случаяхъ.

Кн. 1, гл. 1, арт. 15. Ежели отъ вышнихъ офицеровъ указами что повелѣно будетъ, а противъ того кто имѣетъ припомнить нѣчто, чрезъ которое онъ чаетъ Его Величества интересу болѣе вспомощи, или опасаемое какое несчастіе и вредъ отвратить: тогда онъ долженъ сіе честно своему командиру донесть; или, когда онъ время къ тому имѣть будетъ, мнѣніе свое и Генералъ-Адмиралу, или вышнему начальнику самому съ покорностію объявить. Буде-же его допошеніе не за благо изобрѣтено будетъ: тогда долженствуетъ онъ то чинить, что ему повелено будетъ.

Кн. 3, гл. 1, арт. 1. О Капитанѣ. Капитанъ имѣетъ почтенъ быть на своемъ кораблѣ, яко Губернаторъ, или Комендантъ въ крѣпости, и долженъ пещися, чтобъ на кораблѣ, которой ему порученъ будетъ въ команду, праведно и порядочно поступать по указамъ слѣдующимъ, или вновь данымъ указамъ и инструкціямъ, ни мало отдаляяся отъ оныхъ ни для какой причины, ниже для какого претексту. Чего ради ввѣряется его искусству и вѣрности повелѣвать своими офицерами и прочими того корабля служителми, во всякихъ ихъ должностяхъ для управленія корабельнаго, какъ въ ходу, такъ и ко время баталіи и штормовъ, и во

всякихъ случаяхъ, подъ опасеніемъ лишенія комапды за первое преступленіе на время; а за второе отверженія чина, или вящшаго наказанія, по дѣлу смотря.

Кн. 3, гл. 1 арт. 14. Надобно Капитану быть вельми осторожну, чтобъ беречь стеньги, и не газардовать въ великіе вѣтры и погоды; разъ ѣ будетъ въ погонѣ, или какая иная нужда случится; такожъ долженъ смотрѣть, чтобъ ванты, пардоны, во удобныя времена натягать, а наипаче когда они повые. Такожъ и въ прочемъ во всемъ имѣть опасеніе и крѣпкое смотрѣніе, чтобъ корабль былъ неповрежденъ во время кампаніи, подъ штрафомъ заплатить убытокъ, ежели небреженіемъ его что сдѣлается.

Кн. 3, гл. 1, арт. 67. Ежели же случится которому командиру корабля, въ такое мѣсто идти, гдѣ онъ никогда небывалъ, а такое несчастіе случится, что корабль разбитъ будетъ о камень или берегъ, или иной какой вредъ учинится: то онъ неповиненъ въ томъ отвѣтъ дать, но лоцманъ или штирманъ, или кто изъ офицеровъ въ томъ мѣстѣ бывалъ и знаетъ. Однако ежели онъ всевозможное радѣніе и опаспости къ тому употреблялъ.

Кн. 3, гл. 4, арт. 9. О Лейтенантѣ. Не можетъ перемѣнить курса, ниже корабль поворотить на другой бортъ, безъ докладу капитанскаго, подъ лишеніемъ чина.

Кн 3, гл. 4, арт. 10. Ежели которой корабль въ день или въ ночь, или въ туманъ пороги, камень или мѣль увидитъ: и ему надлежитъ оттуда отворотить и сдѣлать опредѣленные къ тому сигналы. И ежели попадетъ на тѣ опасныя мѣста и остановится, или хотя идетъ или толкнется, то ему такожъ дѣлать указной сигналъ. Сего смотрѣть накрѣпко караульнымъ офицерамъ, подъ потеряніемъ живота.

Кн. 3, гл. 4, арт. 13. Повелѣвается Лейтенанту, дабы свою вахту тщательно отправлялъ, какъ днемъ, такъ и ночью, во всѣхъ дѣлахъ и случаяхъ, подъ жестокимъ штрафомъ или лишеніемъ живота по важности дѣла.

Кн. 3, гл. 6, арт. 1. О Ундеръ-Лейтенантѣ. Ундеръ-Лейтенантъ, имѣетъ четвертое мѣсто по Капитанѣ, и Лейтенанту имѣетъ быть послушенъ, и не имѣетъ ничего, кромѣ опредѣленной своей должности чинить, безъ вѣдома вышнихъ своихъ офицеровъ. А въ небытіи Лейте-

пита, исправлять ему должность Лейтенантскую. Онъ-же долженъ всегда прилежно смотрѣть за больными, дабы были во всякомъ удовольствѣ, подъ штрафомъ, по важности дѣла, за неисправленіе своей обязанности.

Кн. 3, гл. 11, арт. 3. О Шхиперѣ. Долженъ имѣть тщаніе о укладкѣ вещей въ кораблѣ и о его расположеніи. Также довѣдываться у шхиперовъ, которые были въ прошедшихъ походахъ, о его тримѣ (то есть ходу), и учреждать уборно поклажу на днѣ.

Кн. 3, гл. 11, арт. 4. Долженъ смотрѣть, дабы канаты были хорошо свернуты, и чтобъ опрятно лежали въ шпрюймѣ; а одинъ-бы концомъ всегда были укрѣплены въ низу и убраны въ пристойныхъ мѣстахъ. Въ бросаніи и выниманіи якоря повиненъ быть при бетингѣ и смотрѣть надъ завязываніемъ около онаго якорнаго каната. Также надъ штопорами и прочимъ, въ чемъ Офицеръ отъ артиллеріи и констапель, также долженъ ему своими пушкарями помогать.

Кн. 3, гл. 11, арт. 5. Не долженъ принимать припасовъ въ запасъ, не убравъ сперва со всѣмъ корабль.

Кн. 3, гл. 12, арт. 5. О Штурманѣ. Долженъ держать вѣрной журналъ, записывать курсъ, разстояніе плаванное, дрейфъ корабля, разные случаи, прибавленіе и убавленіе вѣтровъ и парусовъ, склоненіе компаса, теченіе моря и грунты.

Кн. 3, гл. 12, арт. 6. Долженъ повѣрять компасъ, правъ-ли оной? И смотрѣть за песочными часами, дабы простереженіемъ ихъ не погрѣшить въ смѣчаніи пути корабельнаго.

Кн. 3, гл. 12, арт. 7. Повиненъ признаваться къ берегамъ, и усматривать въ проѣздѣ, когда близко, какъ противъ всякихъ румбовъ, или штриховъ кажутся.

Кн. 3, гл. 12, арт. 10. Ежели которому кораблю случится идти въ такой путь, что Офицеры оному несвѣдомы, а Штурманъ возмется, что въ тотъ путь онъ можетъ безъ опасности идти; а кораблю въ томъ пути случится какое бѣдствіе, или и весьма пропадетъ, или пройтить невозможетъ къ назначенному мѣсту: тогда тому Штурману надлежитъ учинить штрафъ смертной, или ссылкою на каторгу, по важности дѣла смотря, въ судѣ. А ежели Капитанъ прикажетъ Штурману въ такія мѣста идти, гдѣ онъ подлинно вѣдаетъ, что отъ мѣлей или каменья, есть опасность:

то онъ повиненъ о томъ Капитану заранѣе объявить, и смѣло объ томъ говорить. А ежели за время того необъявитъ и корабль отъ того бѣдство терпѣть будетъ, или пропадетъ: то не будетъ его оборонять указъ Капитанскій, но повиненъ тому, какъ выше писано.

Кн. 4, гл. 1, арт. 47. Командующій за Капитана, въ его небытіи, можетъ арестовать и посадить виноватыхъ въ желѣза; но запрещается ему изъ оныхъ паки своею властію свободить безъ доклада Капитанскаго; но долженъ Капитану донести о случаѣ бывшемъ, для чего онъ былъ принужденъ учинить, подъ штрафомъ лишенія чина на время.

Кн. 5, гл. 1, арт. 10. Буде-же кто отъ лѣности, глупости или медленіемъ, однакожъ безъ упрямства, злости и умысла, оное не управитъ, что ему отъ его начальника повелѣно: оный имѣетъ по состоянію и важности дѣла отъ чина вовсе, или на довольное время отставленъ быть, и оное время за рядоваго служить, ежели Офицеръ; а ежели рядовой, наказанъ будетъ по разсмотренію. Такожъ-де долженствуетъ оный Офицеръ, которому указъ дается, по оному указу весьма поступать, и отнюдь изъ того что уронить и умедлить, или что прибавить да не дерзаетъ, хотябъ и доброе окончаніе тому дѣлу было, однакожъ онъ по вышерѣченному артикулу, достойна себя наказанія учинилъ.

Кн. 5, гл. 2, арт. 30. Ежели кто во время бою или въ виду непріятеля, или на брантвахтѣ будетъ шуменъ, тотъ живота будетъ лишенъ, какъ Офицеръ, такъ и рядовой. А ежели во время своего караула, такой обрящется кромѣ вышеписанныхъ случаевъ, тотъ такожъ живота лишенъ или на галеру вѣчно, или долговременно посланъ быть имѣетъ, по важности вины. А ежели кто во время хожденія на парусахъ, хотя и не караульной въ томъ обрящется, то Офицеру на одинъ мѣсяцъ жалованья лишиться, а рядовой битъ будетъ кошками у мачты. Такожъ и въ прочихъ случаяхъ Командиру корабля надлежитъ за подчиненными своими Оберъ и ундеръ-офицерами и рядовыми смотрѣть, дабы въ трезвости были, и наказывать оныхъ по обстоятельству дѣла; а ежели которой офицеръ часто то будетъ употреблять, или въ прочихъ непотребностяхъ явится, то перво вычетомъ жалованья наказывать; а ежели неуймется, то о томъ донести командующему флотомъ. И тогда, ежели иноземецъ,

безъ абшиту выбитъ будетъ; а ежели поддашной, лишеніемъ чина, или прочимъ наказаніемъ наказанъ будетъ.

Кн. 5, гл. 4, арт. 46. Всѣ тѣ, которые нарочно зажгутъ или потопятъ какой корабль, или магазейнъ, или иное какое судно, или какую аммуницію, или провіантъ, или такелажъ свой, или пріятельской, будутъ казнены смертію. А ежели что изъ вышеписанныхъ вещей сожжетъ у непріятеля безъ указу: то будетъ жестоко наказанъ, развѣ такой случай будетъ, что онаго взять нельзя, и можетъ достаться паки непріятелю.

Кн. 5, гл. 4, арт. 47. Если Капитанъ, или какой нибудь Офицеръ морской, командующій кораблемъ, потеряетъ свой корабль на морѣ, разбіеніемъ на камень или на берегъ, или отъ огня сгоритъ, повиненъ быть взятъ за арестъ. А ежели явится, что оная гибель сдѣлалась его небреженіемъ, за то будетъ казненъ смертію, или сосланъ вѣчно на галерную работу, по важности вины смотря.

Толкованіе. Небреженіе можетъ толковаться на двое:

1.) Ежели о какой опасности станутъ ему говорить, или оную видитъ самъ, а ни во что поставитъ, или прочимъ сему подобнымъ, яко-бы нарочно не смотря того: то за важное пріемлется.

2.) Ежели ради лѣности какой и покоя, недосмотритъ самъ, а повѣритъ и положится во всемъ на другихъ, или иное тому подобное; то легче судится.

Кн. 5, гл. 9, арт. 70. Всякой Офицеръ, во время бою, которой оставитъ свой корабль, будетъ казненъ смертію яко бѣглецъ съ бою.

Кн. 5, гл. 20, арт. 143. Всѣ преступленія, которыя учинятся такія, о которыхъ въ сихъ артикулахъ точныхъ примѣровъ нѣтъ, и такія съ генеральной конселіи, какъ за благо изобрѣтено будетъ вершить и наказывать, и при возвращеніи въ портъ о томъ немедленно Аншефъ командующій долженъ объявить въ Адмиралтейской Коллегіи, дабы на то новые артикулы положить, и къ симъ присовокупить.

Кн. 5, гл. 20, арт. 146. Всякъ, какогобъ чина и достоинства ни былъ, кто вѣденіемъ и волею противъ Нашихъ указовъ и повелѣній преступится, за то казненъ будетъ смертію. А ежели кто невѣденіемъ указъ или повелѣніе преступитъ, тотъ по разсмотрѣнію дѣла наказанъ быть имѣетъ.

Регламентъ о управленіи Адмиралтейства и Верфи.

Гл. 12, арт. 12. Когда корабль вновь сдѣланной спущенъ будетъ на воду: тогда надлежитъ приказать одному Совѣтнику отъ Конторы Адмиралтейской принять оной у Оберъ-Сарваера съ рукъ на руки, и съ нимъ оной отправитъ на Котлинъ островъ; а припасы, какъ артиллерійскіе, такъ и экипажскіе отправлять надлежитъ прежде на Котлинъ островъ. И когда корабль приведенъ будетъ къ Котлину острову, тогда помянутый Совѣтникъ отъ Конторы долженъ его совсѣмъ оснастить, и оснастя, отдать со всѣми припасами съ рукъ на руки Капитану надъ портомъ съ роспискою.

Гл. 15. арт. 6. Объ офицерѣ надъ экипажемъ. Онъ долженъ у всего, что надлежитъ при спускѣ корабля, и при выводѣ его изъ рѣки на море присутствовать. И потомъ все, что останется отъ спуска, сани, брусья, что у камелей употребляются, и камели возвращать и хранить въ Адмиралтействѣ въ удобномъ мѣстѣ.

Гл. 45. О штрафахъ за преступленія. Всѣ служители при Адмиралтействѣ, какъ въ преслушаніи указовъ, такъ въ криминальныхъ, и прочихъ дѣлахъ подлежатъ равнымъ наказаніямъ, какъ о томъ въ Регламентѣ Морскомъ и Портовой книгѣ явно изображено. Буде-же что, лѣни или оплошки ради, кто учинитъ въ дѣлахъ работы своей, и отъ того какой убытокъ учинится: то оныхъ штрафовать платежемъ того, во что то испорченое стало. Буде-же потерянiемъ времени убытокъ нанесется, то вычетомъ жалованья, или пониженiемъ чина, по качеству вины смотря, ежели то безъ всякаго вымысла учинено.

О силѣ команды. Сила команды и респектъ между служителей Адмиралтейскихъ, какъ вышнихъ, такъ и нижнихъ, имѣетъ отправляться по силѣ Морскаго Регламента, какъ о томъ въ должности Аншефъ командующаго и Капитана корабельнаго ясно изображено, подъ такимижъ казньми и наказанiи.

Морской Регламентъ.

Ч. 2, гл. 1, § 30. Ежели нужда будетъ прежде суда, которой надлежитъ чинить въ Коллегіи Адмиралтейской, вынимать товары изъ взятаго корабля для осторожности чтобъ непогибли, и въ такомъ случаѣ Главной Командиръ въ портѣ долженъ то чинить съ подлинною описью какъ выше писано, и отдать тѣ товары въ сохраненіе Капитану надъ портомъ, и о томъ послать допошеніе въ Коллегію Адмиралтейскую.

Генеральный Регламентъ.

Гл. 5. Сколь скоро Коллегіумъ въ вышепомянутое время и часы соберется, хотя и не всѣ, но большая часть членовъ, то доноситъ и чтетъ Секретарь все въ надлежащемъ порядкѣ, а именно, нижеписаннымъ образомъ: первo публичныя государственныя дѣла касающіяся Его Императорскаго Величества интересу, потомъ приватныя дѣла. При обоихъ такихъ управленіяхъ, должность чина Секретарскаго въ томъ состоитъ, что ему на всѣхъ приходящихъ письмахъ и допошеніяхъ нумера подписывать, и на нихъ числа, когда поданы, приписывать, и объ оныхъ безъ всякаго подлогу, или пристрастія, по нумерамъ и числамъ доносить, развѣ когда дѣла такія между прочими случаться, которыя остановки имѣть не могутъ, но вскорѣ отправлены быть имѣютъ, и въ такомъ случаѣ порядокъ оной оставить, и объ тѣхъ напередъ доносить надлежитъ, которыя нужныя. Такожъ и въ челобитковыхъ дѣлахъ, которыя дѣла и старшѣе по реэстру написаны, а истца и отвѣтчика въ надлежащее время не прилучится, и по другимъ дѣламъ, которые и послѣ въ реэстрѣ написаны, прилучатся истецъ и отвѣтчикъ, то окончивъ Государевы немедленно, и ихъ дѣла по вышеписанному порядку докладывать, а не выборомъ, дабы оныхъ долго неволочить, но какъ скоро возможно отправить. Ежели же кто противъ сего поступитъ и пренебрежетъ, тотъ наказанъ будетъ денежнымъ штрафомъ; а ежели отъ того кому какой вредъ, или убытокъ учинится, то оной на нихъ доправить, какъ въ четвертой главѣ изображено. А въ государственныхъ дѣлахъ, и то за дѣйствительно принимается, отъ чего убытокъ или вредъ случиться могъ, хотя его и небыло.

Гл. 6. Когда предложеніе учинено будетъ, то по вышеписанному по-

рядку отъ Нотаріуса одно по другомъ въ протоколъ записывается, и потомъ во всемъ Коллегіи каждое дѣло обстоятельно разсуждаютъ, и наконецъ снизу, не впадая одинъ другому въ рѣчь, голосы свои даютъ, и многайшему числу голосовъ слѣдуютъ; а ежели голосы равны, то оными слѣдовать, съ которыми Президентъ соглашается. При семъ каждый членъ по своей присягѣ и должности обязанъ, пока о которомъ дѣлѣ разсуждаютъ, мнѣніе свое свободно и явственно объявлять, по правому своему разумѣнію и совѣсти, не взирая на персону, такъ какъ въ томъ предъ Его Величествомъ и предъ самимъ Богомъ отвѣтъ дать можетъ, и ради того ни кто при мнѣніи своемъ съ умыслу, упрямства, гордости, или другаго какого вида остатися неимѣетъ. Но ежели отъ другаго мнѣніе, которое добрыя основанія и резоны имѣетъ, усмотритъ, оными слѣдовать должень; такожъ-де каждому члену свобода дается, ежели голосъ его принять не будетъ, а онъ ко интересу Его Императорскаго Величества благоосновашнымъ и полезнымъ быть разсудитъ, чрезъ Нотаріуса въ протоколъ велитъ записать. А паипаче надлежитъ того смотрѣть, ежели дѣла сумнительныя, и какого изъясненія требуютъ, чтобъ не скоро спѣшить вершеніемъ, но по изобрѣтенію дѣла и обстоятельству на предь, или Сенату докладывать, или справиться, откуду надлежитъ, и когда сіе все учинится, голосы даны и собраны будутъ, то вершеніе изъ того учинено и такое явственно отъ слова до слова отъ Нотаріуса въ протоколъ внесено, и потомъ для отправленія въ канцеляріи или конторы отданы быть имѣютъ, (куды каждое дѣло надлежитъ, о чемъ потомъ въ надлежащемъ мѣстѣ упомянуто будетъ,) въ прочемъ надлежитъ всѣ голосы съ низу збирать, и порядкомъ дѣла вершить, и резолюцію крѣпить всѣмъ, а по оными резолюціямъ отправляемые указы только прилучившимся въ Коллегіи подписывать. За непорядочное даяніе голосовъ, подъ наказаніемъ противъ третьей главы, за каждую проступку, ежели же кто съ упрямства, или неправды правдивымъ голосомъ не послѣдуетъ; а ежели слѣдовать будетъ нѣкому, а онъ праваго своего голоса въ протоколъ записать не велитъ, тѣ повинны будутъ, ежели разъискное какое дѣло, такому штрафу, какъ бы виноватой чему подлежалъ; а буде государственное дѣло, убытку только денежному принадлежащее, то вдвое доправить; ежели же криминальное, то такожъ криминально наказаны будутъ по важности дѣла.

Устав Воинскій о должности Генераловъ и Фельдмаршаловъ, и пр.

Гл. 50, пунктъ 3. Ежели злодѣйство смертнаго наказанія достойно есть, и злодѣй смертію казненъ имѣетъ быть, тогда оный обыкновенно публично предъ полкомъ по приказу Маіорскому или Адъютантскому ружья своего, такожъ-де и мундиру чрезъ Корпорала лишенъ, и потомъ палачу для экзекуціи отъ профоса отданъ бываетъ, для которой экзекуціи нѣсколько солдатъ командированы бываютъ (какъ о томъ ниже сего во особливомъ пунктѣ о экзекуціи помянуто), и чтобъ по приговору надлежащимъ образомъ исполнить. Такожде надлежитъ, чтобъ Президентъ обнаженную шпагу и бѣлой посохъ на столѣ лежащіе имѣлъ (посохъ въ знакъ чистой правости, а мечъ злому во отмщеніе). И какъ уже на таковаго къ смерти сентенція подписана будетъ, то въ тотъ же часъ во время подписанія осужденнаго сковать, какова бы онъ ранга ни былъ, дабы вѣдая о сентенціи неушелъ.

Воинскіе процессы.

Ч. 2, гл. 5, § 9. Буде же отвѣтчикъ оной присяги учинить не можетъ, то правда что за виннаго содержанъ будетъ; но понеже свидѣтельствованію ясные и довольные требуются доказы: того ради судьѣ надлежитъ въ смертныхъ дѣлахъ пристойнымъ наказаніемъ его наказать опасаться, но толь паче чрезвычайно наказать, понеже есть лучше десять виннымъ освободить, нежели одного невиннаго къ смерти приговорить.

§ 10. Ежели судья усмотритъ, что отвѣтчикъ преступленія клятвы учинить намѣренъ, а совершеннаго основанія неимѣетъ оную подозрительную особу тѣмъ доказать; тогда пристойно есть оное дѣло предать Волѣ Божіей и положиться въ томъ весьма на Бога, пока впредь сама объявиться; но понеже во многихъ мѣстахъ, когда важныя происходятъ злодѣйства и отвѣтчикъ по подозрѣніямъ или полудоказаніямъ отягченъ есть, оставя присягу къ пытки приводитъ, того ради запотребно изобрѣтено объ оной здѣсь упомянуть.

Сухопутный Военный Устав.

Воинскіе артикулы.

28. Буде-же кто отъ лѣности, глупости или медленія, однакожъ безъ упрямства, злости и умыслу оное неуправитъ, что ему отъ его начальника повелѣно: оной имѣетъ по состоянію и важности дѣла отъ службы либо весьма, или на довольное время отставленъ быть, и по вся разы, на сколько времени онъ отставится, за рядоваго служить.

Толкованіе. Такожъ-де должествуетъ оной офицеръ, которому указъ дается, по оному указу весьма поступать, и отнюдь изъ того, что уронить или умедлить, или что прибавить да не дерзаетъ: хотябъ и доброе окончаніе тому дѣлу было, однакожъ онъ по вышерѣченному артикулу достойна себя наказанія учинитъ.

Высочайшій Манифестъ

1741 г. Декабря 15.

1.) Кто изъ духовныхъ, военныхъ, штатскихъ и другихъ чиновъ явились въ неисправленіи должностей своихъ и въ непорядочныхъ поступкахъ, учиненныхъ въ противность Нашимъ указамъ, и другихъ винахъ, (кромѣ важнѣйшихъ, по первымъ двумъ пунктамъ, и воровъ и разбойниковъ и смертныхъ убійцовъ и похитителей многой казны государственной), за которыя по приговорамъ, сентенціямъ и конфирмаціямъ, осуждены на смерть, или въ каторжную работу, или куда въ ссылку, или кому какое наказаніе учинить и чиновъ лишить присуждено, такожъ хотя по которымъ дѣламъ приговоровъ, сентенцій и конфирмацій еще и не подписано, по тѣ дѣла ихъ слѣдствіемъ окончены, и болѣе слѣдовать не надлежитъ: онымъ всѣмъ такія учиненныя ими вины Всемилостивѣйше прощаемъ, и отъ наказанія и ссылки и штрафовъ освобождаемъ; а которыя еще не изслѣдованы, о тѣхъ слѣдовать немедленно, объ оныхъ въ Нашъ Сенатъ подать подробную вѣдомость, а штрафа и наказанія до полученія на то Нашего указа не чинить.

Жалованная дворянству грамота.

§ *6.* Преступленія, по которымъ основанія дворянскаго достоинства разрушаются и противныя, суть слѣдующія: 1. Нарушеніе клятвы. 2. Из-

мѣна. 3. Разбой. 4. Воровство всякаго рода. 5. Лживые поступки. 6. Преступленія, за кои по законамъ слѣдовать будетъ лишеніе чести и тѣлесное наказаніе. 7. Буде доказано будетъ что другихъ уговаривалъ, или научалъ подобныя преступленія учинить.

Высочайшій Манифестъ
1782 г. Августа 7.

Статья 2. Повелѣва мъ всякаго рода взысканія по дѣламъ казеннымъ и уголовнымъ далѣе десяти лѣтъ продолжающіяся, и въ теченіи таковаго времени неоконченныя, оставить; а ежели по подобнымъ дѣламъ гдѣ содержится кто въ тюрьмѣ, то не мѣшкавъ освободить.

Статья 6. Пачетъ казенный и другія такія-же упущенія, ежели они неумышленны, до 500 рублей прощаемъ, и повелѣваемъ оныхъ не взыскивать.

Статья 9. Всѣхъ до сего числа оказавшихся въ неисправленіи или упущеніи должности, кромѣ взятковъ и другихъ умышленныхъ преступленій, Всемилостивѣйше прощаемъ, въ чаяніи, что они трудомъ и ревностію потщатся наградить свои неисправности.

Уставъ Военнаго Флота.

Ч. 2, гл. 1, § 77. Ежели корабль будетъ въ незнаемомъ мѣстѣ, и случится несчастіе, что онъ разобьется о камень, или станетъ на мель, того Капитану въ вину не полагать; потому, что онъ, не имѣя вѣрнаго описанія и карты, не могъ предвидѣть опасности; а тѣмъ паче, когда вся возможная предосторожность съ его стороны соблюдена будетъ, каковая требуется въ непзвѣстныхъ моряхъ отъ искуства офицеровъ.

Ч. 4, гл. 11, § 5. По выходу на рейду Капитанъ долженъ крайнее наблюденіе имѣть, чтобы лечь на якорь на хорошемъ грунтѣ, и разположить якори съ открытыхъ мѣстъ, и къ опаснымъ мѣлямъ или подводнымъ камнямъ, чтобъ быть держиму на двухъ канатахъ, когда будетъ корабль лежать фертоингъ.

§ 6. Притомъ когда со флотомъ, надлежитъ наблюдать свое мѣсто по диспозиціи опредѣленнаго отъ Главнаго Командира флотомъ.

§ *11.* Надлежитъ, чтобы въ клюзѣ всегда былъ положенъ сарвень на канатѣ, дабы оный не терся, также и на гальюнѣ должно содержать чистоту, чтобы канаты не гнили, и чтобы долго канатъ однимъ мѣстомъ въ клюзѣ не лежалъ и чрезъ то и не перетирался; а потому надлежитъ нѣсколько оной приотдавать для перемѣны мѣста.

§ *15.* Равнымъ образомъ, ежели корабль стоитъ одинъ на рейдѣ то Капитанъ долженъ, какъ скоро вѣтеръ начнетъ усиливаться, спустить брамъ-реи на низъ.

§ *16.* Потомъ и брамъ стеньги; и когда еще начнетъ усиливаться, то нижній рей; а потомъ и стеньги, дабы чрезъ то вѣтръ находилъ меньше сопротивленія и упорности; равно и во время качки отъ сего будетъ кораблю легче.

§ *19.* Какъ скоро корабль сорветъ съ якоря или подрейфуетъ, непремѣнно надлежитъ тотчасъ бросить еще якорь, и въ самую ту минуту, когда со флотомъ, учинить сигналъ съ выстрѣломъ изъ пушки, дабы остеречь подвѣтренныя суда, чтобы оныя могли взять предосторожность отъ сцѣпки. Когда одинъ якорь не задержитъ, то отдавая онаго канатъ, бросить скорѣе еще другой якорь, и такъ далѣе, до тѣхъ поръ пока задержитъ и корабль остановится. Но когда уже всѣ якори будутъ брошены и корабль еще дрейфуетъ, въ такомъ случаѣ верпы и дреки связать всѣ вмѣстѣ, привязать къ нимъ перлини и кабельтовы, бросить ихъ въ море и стараться уравнивать канаты. Ежели ни что не задержитъ, то стараться, буде есть таковое на рейдѣ мѣсто подъ вѣтромъ, что корабль можетъ встать на мѣль безъ большаго поврежденія, управлять корабль и поставить его на оное, такъ, чтобы послѣ возможно было стянуться; когда же нѣтъ, то должно тогда помышлять единственно о спасеніи людей, и потому отрубивъ всѣ канаты, надлежитъ каковую-либо тяжесть на кабельтовѣ бросить съ кормы, дабы корабль поворотился носомъ къ берегу, на который его стремленіемъ вѣтра тащить будетъ; и какъ скоро корабль поворотитъ, то и тотъ кабельтовъ съ тяжестію отрубить, и распустивъ блинда идти на мѣль и стараться стать плотнѣе. Ежели же паче чаянія корабль не поворотитъ носомъ, то облегчить корму, чтобы хотя кормою стать плотнѣе. Какъ скоро корабль станетъ, надлежитъ его спайтовить весь въ портахъ, дабы онъ не такъ скоро могъ отъ волненія

и ударовъ разломиться; а чтобы онъ не повалился на бокъ, то съ подвѣтренной стороны въ порты высунувъ реи и стеньги запасныя, крѣпить ихъ крѣпко, дабы онѣ были родъ нѣкоторыхъ упоръ; а между тѣмъ стараться спасать людей на берегъ на гребныхъ судахъ и всякаго рода изъ запасныхъ деревянныхъ веществъ на плотахъ и порожнихъ бочкахъ.

Высочайшее повелѣніе
1799 г. Февраля 16.

Выключая преступленія такія, за которыя по важности и роду оныхъ, подсудимый лишается сперва дворянства, а потомъ офицерскаго званія, во всѣхъ прочихъ случаяхъ осужденіе офицера въ рядовые отнынѣ изъ приговоровъ Военныхъ Коммисій уничтожается. Сіе не касается до унтеръ-офицеровъ, надъ коими приговоры чинить по прежнему.

Всемилостивѣйшій Манифестъ
1814 г. Августа 14.

Статья 16. Всѣхъ находящихся нынѣ подъ слѣдствіемъ и судомъ по разнымъ мѣстамъ чиновниковъ и всякаго званія людей по дѣламъ, не заключающимъ въ себѣ смертоубійства, разбоя и грабежа, учинить отъ суда и слѣдствія свободными.

Всемилостивѣйшій Манифестъ
1826 г. Августа 22.

Статья 1. Всѣхъ состоящихъ по сей день по слѣдствіямъ и судамъ чиновниковъ и всякаго званія людей по дѣламъ, не заключающимъ въ себѣ смертоубійства, разбоя, грабежа и лихоимства, Всемилостивѣйше повелѣваемъ: отъ суда и слѣдствія учинить свободными, распространяя сіе и на тѣхъ изъ нихъ, коихъ вины, исключая вышеозначенныхъ преступленій, не были до сего дня за безгласностію ихъ слѣдствіемъ обнаружены. Само собою при томъ разумѣется, что симъ не закрываются средства законнаго предъ судомъ оправданія тѣмъ изъ подсудимыхъ, кои, по убѣжденію въ невинности своей, сами пожелаютъ таковаго оправданія.

Статья 5. Всѣ казенные начеты, ущербы и утраты, кои въ первоначальномъ ихъ составѣ, или въ остаткахъ, за произведеннымъ уже

взысканіемъ, или же по расположенію ихъ на разныя лица не превышаютъ съ каждаго двухъ тысячъ рублей, и возникли по дѣламъ, до изданія сего Манифеста бывшимъ, исключая недоимокъ откупныхъ, подрядныхъ и податныхъ, Всемилостивѣйше повелѣваемъ сложить и не взыскивать. Изъ начетовъ же и утратъ, превышающихъ эту сумму, сложить съ каждаго лица, взысканію подлежащаго, таковую же сумму 2000 рублей, взыскавъ только остальное. Если по таковымъ взысканіямъ кто-либо содержится подъ стражею, то немедленно освободить.

Сводъ Законовъ.

(Изданіе 1832 года).

Статья 107. Никто не долженъ быть присужденъ къ наказанію безъ точныхъ доказательствъ или явныхъ уликъ въ преступленіи.

Статья 108. Если доказательства недостаточны для совершенной достовѣрности въ винѣ подсудимаго, то не осуждать къ тому наказанію, которое законъ опредѣляетъ за доказанное преступленіе, по тому общему правилу, что лучше освободить отъ наказанія десять виновныхъ, нежели приговорить невиннаго.

Сводъ морскихъ уголовныхъ постановленій.

1851 года.

108. Если доказано и военнымъ судомъ признано будетъ, что дѣяніе, отъ коего произошло преступленіе, бывъ само по себѣ непреступнымъ и закономъ незапрещеннымъ, сдѣлалось таковымъ случайно, безъ всякаго умысла и намѣренія, и даже безъ видимой неосторожности: тогда дѣяніе сіе не вмѣняется подсудимому въ преступленіе.

368. Умышленное истребленіе судовъ, магазиновъ и казеннаго судоваго имущества, подвергаетъ виновныхъ лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ въ каторжную работу, а буде они изъяты отъ наказаній тѣлесныхъ, то и наказанію шпицрутенами.

369. Наказанію въ ст. 368 означенному, подлежатъ и всѣ соучастники въ умышленномъ истребленіи судовъ, магазиновъ и казеннаго судоваго имущества.

370. Гибель судна, произшедшая отъ небреженія или неосторожности, подвергаетъ виновнаго, смотря по обстоятельствамъ болѣе или менѣе увеличивающимъ или уменьшающимъ вину его, исключенію изъ службы или разжалованію въ рядовые до выслуги.

371. Если командиръ корабля или судна, имѣвшій возможность оказать пособіе терпящему бѣдствіе судну, помощи оному не подастъ; то въ случаѣ погибели того судна, онъ подвергается, смотря по послѣдствіямъ и другимъ обстоятельствамъ, болѣе или менѣе увеличивающимъ или уменьшающимъ вину его, исключенію изъ службы, разжалованію въ рядовые безъ выслуги, съ лишеніемъ дворянскаго достоинства. Если же чрезъ неоказаніе пособія терпящему бѣдствіе судну, послѣдуетъ только нѣкоторый убытокъ, то виновный въ семъ, смотря по обстоятельствамъ дѣла, приговаривается: или къ аресту, или къ отрѣшенію отъ командованія судномъ; и во всякомъ случаѣ къ возмѣщенію убытка, виною его причиненнаго.

372. Ежели корабль или судно навалитъ на другой корабль или судно и чрезъ то произойдутъ поврежденія, въ такомъ случаѣ виновный въ семъ, кромѣ вознагражденія произшедшаго чрезъ то убытка, подлежитъ, по усмотрѣнію военнаго суда: выговору, аресту или отрѣшенію отъ командованія судномъ.

Примѣчаніе. Правила, опредѣляющія порядокъ изслѣдованія по жалобамъ о свалкѣ военныхъ судовъ съ купеческими и вознагражденія произшедшихъ чрезъ то убытковъ, изложены въ т. XI Свода учрежденій и уставовъ торговыхъ, изд. 1842 года, въ статьяхъ 1003—1014.

373. Всякое поврежденіе корабля или судна, а также потеря и поврежденіе вещей корабельныхъ, произшедшее отъ небреженія или неосторожности, подвергаетъ виновнаго: возмѣщенію произшедшаго отъ того для казны убытка и наказанію по усмотрѣнію военнаго суда.

374. Командиръ корабля или судна, разлучившійся во время пути съ своимъ флагманомъ и не представившій доказательствъ, оправдывающихъ или извиняющихъ его въ таковомъ разлученіи, подвергается, смотря по обстоятельствамъ дѣла и по послѣдствіямъ: выговору, аресту или отрѣшенію отъ командованія судномъ.

375. Никто не имѣетъ права перемѣнить курсъ корабля или судна

безъ разрѣшенія командира корабля; виновные въ самовольномъ нарушеніи сего правила, подвергаются, смотря по послѣдствіямъ и по степени опасности вреда, какія могли произойти отъ того: аресту или разжалованію въ рядовые съ выслугою или безъ выслуги съ лишеніемъ дворянскаго достоинства.

Морск. Уст. кн. III, гл. IV, артик. 9.

Примѣчаніе. Если внезапно-открывшаяся опасность, или какой-либо особенный случай, потребуетъ перемѣнить курсъ въ ту самую минуту какъ они представятся, то вахтенный Лейтенантъ, исполнивъ сіе, обязанъ донести о томъ немедленно Командиру судна. Разумѣется, что перемѣна курса, отъ перемѣны вѣтра послѣдовавшая, не влечетъ за собою никакой отвѣтственности.

376. Нижніе чины, изъятые отъ тѣлеснаго наказанія, за самовольную перемѣну курса корабля или судна, подлежатъ лишенію правъ состоянія; прочіе же нижніе чины, за подобное преступленіе наказываются шпицрутенами и ссылкою въ арестантскія роты на срокъ или безъ срока.

641. Подсудимымъ, которые по окончательнымъ конфирмаціямъ признаны невинными и никакому штрафу неподлежащими, возвращать удержанную у нихъ половину жалованья и зачитать время нахожденія подъ судомъ и удаленія отъ должности въ дѣйствительную службу.

Въ дополненіе къ ст. 641. Примѣчаніе. Въ случаѣ разбитія военныхъ судовъ, кораблекрушеній и другихъ несчастныхъ случаевъ съ судами и экипажами, за потерю собственности, выдавать не въ зачетъ офицерамъ полугодовые, а нижнимъ чинамъ годовые оклады жалованья, когда крушеніе произойдетъ не отъ оплошности экипажа. Сверхъ того нижнимъ чинамъ выдавать обмундированіе, когда оное будетъ потеряно.

Морской Уставъ 1853 года.

255. Плавая вблизости береговъ, или подходя къ онымъ, командиръ заботится, чтобъ якоря съ обѣихъ сторонъ были готовы къ отдачѣ, и приказываетъ отъ времени до времени бросать лагъ или ручные лоты. Идя узкостью, входя на рейдъ, или выходя съ рейда, кромѣ совершенно извѣстнаго, съ лоцманомъ или безъ лоцмана, командиръ приказываетъ, чтобъ съ обоихъ руслеией безпрерывно бросались ручные лоты и чтобъ лотовые громко и внятно кричали вымѣренную глубину. Входя на совершенно неизвѣстный рейдъ, командиръ въ случаѣ возможности посылаетъ впередъ шлюпку для промѣра.

285. Во время бѣдствія, командиръ старается всѣми силами спасти ввѣренный ему корабль. Если же убѣдится въ невозможности этого, то прилагаетъ всемѣрно стараніе къ спасенію команды, и наблюдаетъ, чтобъ приказанія его исполнялись въ возможномъ порядкѣ. Онъ приказываетъ спервa свезти больныхъ, женщинъ и дѣтей. Самъ же командиръ оставляетъ ввѣренный ему корабль послѣднимъ

286. Если бѣдствіе случится вблизи берега, командиръ, свозя команду на берегъ, размѣщаетъ ее по удобству; потомъ осматриваетъ корабль и старается снять съ него все что можно. Всѣ спасенныя вещи онъ приказываетъ собрать на берегу и наряжаетъ къ онымъ караулъ, особенно къ винѣ, дабы ничто не могло быть расхищено. За симъ онъ составляетъ съ ревизоромъ и содержателями опись спасеннымъ вещамъ, и не позволяетъ ничего расходовать безъ своего разрѣшенія. Командиръ долженъ особенно озаботиться спасеніемъ корабельнаго журнала, имѣющихся у него важныхъ бумагъ, сигнальныхъ и шнуровыхъ книгъ.

287. Если вблизи не находится Русскихъ военныхъ кораблей, и если командиръ не получитъ особыхъ приказаній, онъ старается нанять потребное число купеческихъ судовъ для доставленія экипажа въ ближайшій Русскій портъ.

288. Командиръ обязанъ при первой возможности извѣстить начальство о претерпѣнномъ кораблемъ бѣдствіи во всей подробности.

339. *О старшемъ офицерѣ.* Въ случаѣ пожара или другаго бѣдствія, старшій офицеръ, исполняя приказанія командира, прилагаетъ всевозможныя усилія къ спасенію корабля. Если командиръ признаетъ необходимымъ свезти команду, старшій офицеръ дѣлаетъ нужныя для сего распоряженія. Онъ самъ оставляетъ корабль вмѣстѣ съ командиромъ, если не получитъ отъ сего послѣдняго другаго приказанія.

380. *О вахтенномъ начальникѣ.* Вахтенный начальникъ не имѣетъ права перемѣнить курсъ корабля безъ вѣдома командира, кромѣ случаевъ непредвидѣнныхъ или внезапныхъ, для избѣжанія явной опасности, какъ напримѣръ столкновенія съ другимъ кораблемъ или когда вдругъ откроется камень, мель, бурунъ и т. п. Если это случится въ эскадрѣ, вахтенный начальникъ немедленно приготовляетъ для извѣщенія оной сигналъ и доноситъ старшему офицеру и командиру. Онъ немедленно даетъ знать

нить о каждой перемѣнѣ курса. Безъ вѣдома вахтеннаго начальника никто не имѣетъ права перемѣнить курсъ.

381. Если корабль, идущій въ эскадрѣ, станетъ на мель, или ударится о подводный камень, вахтенный начальникъ немедленно дѣлаетъ о томъ сигналъ эскадрѣ, чтобъ предупредить оную объ опасности, донося о томъ въ тоже время командиру и старшему офицеру.

446. *О штурманѣ.* Старшій изъ штурманскихъ офицеровъ и вахтенный штурманъ обязаны предварять командира о каждой опасности на пути корабля или поблизости къ оному; въ случаяхъ же, требующихъ немедленнаго дѣйствія для избѣжанія подобной опасности, они тотчасъ предупреждаютъ о томъ вахтеннаго начальника.

455. Въ случаѣ бѣдствія корабля, штурманы должны заботиться о спасеніи корабельнаго журнала и, буде возможно, инструментовъ, хронометровъ и другихъ принадлежностей штурманской части.

II. СПИСКИ: СУДОВЪ И КОМАНДИРОВЪ, ПРЕТЕРПѢВАВШИХЪ БѢДСТВІЯ; ИМЕНЪ ПОГИБШИХЪ ОФИЦЕРОВЪ И ЧИСЛА НИЖНИХЪ ЧИНОВЪ.

—

А. СПИСКИ СУДОВЪ ПО МОРЯМЪ.

—

Финскій заливъ.

1713. Корабль Выборгъ ..... Разбитъ.
1715. Корабль Нарва ..... Взорванъ.
1716. Корабль Антоній ..... Разбитъ.
1716. Корабль Фортуна ..... Разбитъ.
1719. Корабль Лѣвенъ ..... Проломленъ (поднятъ.)
1719. Корабль Портсмутъ ..... Разбитъ.
1719. Корабль Лондонъ ..... Разбитъ.
1732. Фрегатъ Голстинція ..... Разбитъ.
1732. Ботъ Меркуріусъ ..... Разбитъ.
1739. Фрегатъ Лавенсаръ ..... Разбитъ.
1740. Гекботъ Новый-Курьеръ ..... Разбитъ.
1740. Дубель-шлюпка (неизвѣстная) .... Разбита.
1741. Шнява Фаворитка ..... Разбита.
1742. Фрегатъ Гекторъ ..... Разбитъ.
1743. Гальотъ Голландъ ..... Разбитъ.
1757. Фрегатъ Вахмейстеръ ..... Разбитъ.
1760. Фрегатъ Архангелъ Михаилъ .... Разбитъ.
1764. Корабль Св. Петръ ..... Сгорѣлъ.
1764. Корабль Александръ Невскій ..... Сгорѣлъ.
1768. Гальотъ № 3. ..... Разбитъ.
1769. Судно Чичаговъ ..... Разбито.
1770. Корабль Полтава ..... Затонулъ.
1771. Гальотъ Энге-Тобіасъ ..... Разбитъ.
1773. Гальотъ Стрѣльна ..... Разбитъ.
1774. Фрегатъ Минерва ..... Разбитъ.

1779. Корабль Всеволодъ ..... Сгорѣлъ.
1779. Фрегатъ Констанція ..... Потонулъ (поднятъ.)
1782. Ботъ № 3. ..... Разбитъ.
1788. Фрегатъ Возмиславъ ..... Разбитъ.
1789. Корабль Сѣверный Орелъ ..... Разбитъ.
1789. Корабль Родиславъ ..... Разбитъ.
1789. Корабль Вышеславъ ..... Выкинутъ (сожженъ)
1794. Транспортъ Импресса ..... Разбитъ.
1794. Транспортъ Маргарита ..... Разбитъ.
1794. Транспортъ Анлла-Маргарита .... Разбитъ.
1794. Гальотъ Ѳеодоръ ..... Разбитъ.
1796. Фрегатъ Архангелъ Михаилъ..... Разбитъ.
1796. Фрегатъ Марія ..... Разбитъ.
1796. Гальотъ Перфилій ..... Выкинутъ.
1797. Транспортъ Гофнунгъ ..... Разбитъ.
1797. Транспортъ Конкордія ..... Затонулъ.
1798. Транспортъ Альянсъ..... Выкинуть (разломанъ.)
1799. Транспортъ № 1. ..... Разбитъ.
1799. Транспортъ Бритта-Маргарита .... Разбитъ.
1800. Транспортъ Обсерваторіумъ..... Разбитъ.
1800. Транспортъ Ди-цвей-Брудеръ..... Разбитъ.
1803. Судно Юнгъ-Питеръ ..... Разбито.
1803. Транспортъ Екатерина-Магдалина.. Разбитъ.
1805. Транспортъ № 3 ..... Разбитъ.
1805. Бригъ Диспачъ ..... Разбитъ.
1806. Гальотъ Іоаннъ..... Разбитъ.
1806. Гальотъ Св. Іаковъ ..... Разбитъ.
1806. Гальотъ Св. Николай ..... Разбитъ.
1806. Транспортъ Константинъ ..... Разбитъ.
1808. Фрегатъ Герой ..... Разбитъ.
1808. Фрегатъ Аргусъ..... Разбитъ.
1809. Фрегатъ Поллуксъ ..... Разбитъ.
1809. Транспортъ № 22. ..... Разбитъ.
1809. Транспортъ № 48. ..... Разбитъ.

1809. Транспортъ Генріэтта . . . . . Разбитъ.
1809. Транспортъ Домкратъ . . . . . Разбитъ.
1810. Транспортъ Христина-Ульяна . . . . Разбитъ.
1811. Транспортъ Чапманъ . . . . . Разбитъ.
1812. Корабль Саратовъ . . . . . Выкинутъ (разобранъ.)
1812. Гукоръ Корнелія . . . . . Разбитъ.
1814. Транспортъ Эпингкейтъ . . . . . Разбитъ.
1814. Транспортъ Ѳеодосія . . . . . Разбитъ.
1414. Транспортъ Благодать . . . . . Разбитъ.
1814. Гальотъ Св. Іоаннъ . . . . . Разбитъ.
1818. Бригъ Фалкъ . . . . . Разбитъ.
1821. Транспортъ Надежда . . . . . Выкинутъ (снятъ.)
1823. Коттеръ Атисъ . . . . . Разбитъ.
1824. Шлюпъ Свирь . . . . . Разбитъ.
1824. Корабль Прохоръ . . . . . Выкинутъ (снятъ.)
1824. Корабль Эмгейтенъ . . . . . Выкинутъ (снятъ.)
1824. Фрегатъ Выпгупть . . . . . Выкинутъ (разобранъ)
1824. Шлюпъ Ладога . . . . . Выкинутъ (разобранъ.)
1824. Бригъ Ида . . . . . Выкинутъ (разбитъ.)
1824. Шлюпъ Востокъ . . . . . Выкинутъ (разобранъ.)
1824. Транспортъ Уралъ . . . . . Выкинутъ (разобранъ.)
1826. Транспортъ Мезень . . . . . Разбитъ.
1826. Ботъ № 17. . . . . Разбитъ.
1827. Фрегатъ Вѣстовой . . . . . Разбитъ.
1827. Ботъ № 16. . . . . Разбитъ.
1828. Бригъ Охтенка . . . . . Разбитъ.
1828. Транспортъ Невка . . . . . Разбитъ.
1829. Фрегатъ Помощный . . . . . Разбитъ.
1831. Бригъ Феникъ . . . . . Разбитъ.
1831. Корабль Шершампенуазъ . . . . . Сгорѣлъ.
1834. Транспортъ Либау . . . . . Разбитъ.
1834. Ботъ № 25. . . . . Разбитъ.
1835. Фрегатъ Церера . . . . . Выкинутъ (снятъ.)
1837. Бригъ Несторъ . . . . . Разбитъ.

1847. Транспортъ Мета ..... Разбитъ.
1850. Пароходъ Геркулесъ ..... Выкинутъ (снятъ.)
1852. Транспортъ Тверь ..... Разбитъ.

Итого 96.

Рижскій заливъ.

1812. Транспортъ Единорогъ ..... Выкинутъ (сожженъ.)
1812. Транспортъ № 25..... Разбитъ.
1814. Транспортъ Пересъ ..... Разбитъ.
1819. Транспортъ Полифемъ ..... Выкинутъ (снятъ.)
1826. Ботъ № 16..... Разбитъ.
1837. Транспортъ Деръ-Юнгъ-Іоаннъ ... Разбитъ.

Итого 6.

Балтійское море.

1716. Шнява Лизета ..... Разбита.
1716. Шнява Принцессъ ..... Разбита.
1721. Корабль Ништатъ ..... Затонулъ.
1740. Фрегатъ Амстердамъ-галлей ..... Разбитъ.
1757. Судно Голландъ ..... Разбито
1758. Корабль Москва ..... Разбитъ.
1759. Ботъ Курьеръ ..... Разбитъ.
1761. Корабль Астрахань ..... Разбитъ.
1789. Коттеръ Дельфинъ ..... Разбитъ.
1803. Транспортъ Грибсвальдъ ..... Разбитъ.
1813. Транспортъ Фрау-Корнелія ..... Разбитъ.
1813. Транспортъ Китъ ..... Разбитъ.
1813. Ботъ № 21..... Разбитъ.
1814. Транспортъ Николай ..... Разбитъ.
1831. Шхуна Стрѣла ..... Пропала.
1833. Корабль Аресъ ..... Выкинутъ (снятъ.)
1850. Фрегатъ винтовой Архимедъ ..... Разбитъ.

Итого 17.

Бѣлое море.

1749. Корабль Варахаилъ ..... Опрокинутъ.
1764. Гукоръ Св. Іоаннъ ..... Разбитъ.
1765. Ботъ № 1. ..... Разбитъ.
1839. Шхуна Новая-Земля ..... Разбита.

Итого 4.

Черное море.

1775. Фрегатъ Первой ..... Разбитъ.
1775. Шхуна Бериславъ ..... Разбита.
1776. Полякра № 53. ..... Разбита.
1777. Ботъ Курьеръ ..... Разбитъ.
1779. Фрегатъ Третій ..... Взорванъ.
1782. Фрегатъ Архипелагъ ..... Разбитъ.
1782. Яхта Міусъ ..... Пропала.
1785. Гальотъ Донецъ ..... Разбитъ.
1785. Корабль Александръ Невскій ..... Разбитъ.
1786. Гальотъ Лебедь ..... Разбитъ.
1787. Фрегатъ Крымъ ..... Пропалъ.
1787. Гальотъ Слонъ ..... Разбитъ.
1791. Фрегатъ Антоній ..... Сгорѣлъ.
1792. Брандеръ № 1. ..... Разбитъ.
1793. Транспортъ № 7. ..... Разбитъ.
1794. Фрегатъ Іоаннъ Богословъ ..... Сгорѣлъ.
1797. Транспортъ Принцесса-Елена ..... Разбитъ.
1798. Кирлангичъ Ахиллъ ..... Опрокинутъ.
1798. Фрегатъ Царь Константинъ ..... Потонулъ.
1798. Фрегатъ Ѳеодоръ Стратилатъ ..... Разбитъ.
1798. Транспортъ Березань ..... Разбитъ.
1799. Бригантина № 1. ..... Разбита.
1800 Фрегатъ Поспѣшный ..... Разбитъ.
1800. Шебека Макарій ..... Разбита.
1800. Гебара Кичкасъ ..... Разбита.
1804. Корабль Тольская Богородица ..... Разбитъ.

1804. Бригъ Александръ . . . . . Разбитъ.
1804. Гебара Іосифъ . . . . . Разбита.
1807. Бригъ Язонъ . . . . . Разбитъ.
1808. Бригъ Діана . . . . . Разбитъ.
1810. Транспортъ Донъ . . . . . Разбитъ.
1811. Бригъ Царь Константинъ . . . . . Разбитъ.
1811. Бригантина Архангелъ Михаилъ . . . Разбита.
1812. Бригантинъ Ѳома . . . . . Разбитъ.
1817. Фрегатъ Везувъ . . . . . Разбитъ.
1818. Бригантина Килія . . . . . Разбита.
1819. Транспортъ Св. Николай . . . . . Разбитъ.
1819. Транспортъ Херсонъ . . . . . Опрокинутъ.
1819. Транспортъ Николай . . . . . Опрокинутъ (поднятъ.)
1820. Транспортъ Прутъ . . . . . Разбитъ.
1821. Бригантинъ Сухумъ . . . . . Разбитъ.
1822. Бригантинъ Трехъ-Святителей . . . . Разбитъ.
1824. Транспортъ Утка . . . . . Разбитъ.
1826. Корветъ Крымъ . . . . . Разбитъ.
1826. Транспортъ Надежда . . . . . Разбитъ.
1827. Транспортъ Ревнитель . . . . . Выкинутъ (снятъ.)
1828. Транспортъ Змія . . . . . Разбитъ.
1828. Люгеръ Стрѣла . . . . . Выкинутъ.
1829. Призовое судно № 4. . . . . Пропало.
1829. Призовое судно Св. Николай . . . . . Взорвано.
1829. Призовое судно № 10. . . . . Потопило.
1830. Судно Гагара . . . . . Разбито.
1830. Призовое судно № 6. . . . . Разбито.
1830. Призовое судно № 14. . . . . Разбито.
1831. Призовое судно № 2. . . . . Разбито.
1832. Бригантина Нарцисъ. . . . . Разбита.
1833. Транспортъ Сухумъ-Кале . . . . . Разбитъ.
1834. Призовое судно № 1. . . . . Сгорѣло.
1835. Транспортъ Пигулецъ . . . . . Разбитъ.
1836. Транспортъ Чайка . . . . . Разбитъ.

1836. Транспортъ Подобный ..... Разбитъ.
1838. Фрегатъ Варна ..... Разбитъ.
1838. Корветъ Мессемврія ..... Разбитъ.
1838. Пароходъ Язонъ ..... Разбитъ.
1838. Бригъ Ѳемистоклъ ..... Выкинутъ (разобранъ.)
1838. Тендеръ Лучь ..... Выкинутъ (снятъ.)
1838. Тендеръ Скорый ..... Выкинутъ (снятъ.)
1838. Транспортъ Лажеронъ ..... Выкинутъ (разобранъ.)
1839. Транспортъ Св. Николай ..... Разбитъ.
1839. Люгеръ Геленджикъ ..... Разбитъ.
1843. Транспортъ Сухумъ-Кале ..... Выкинутъ (снятъ.)
1847. Транспортъ Адлеръ ..... Разбитъ.
1847. Шхуна Вѣстникъ ..... Разбита.
1848. Корветъ Паладъ ..... Выкинутъ (снятъ.)
1848. Бригъ Паламедъ ..... Разбитъ.
1848. Транспортъ Гостагай ..... Выкинутъ (снятъ.)
1848. Пароходъ Боецъ ..... Выкинутъ (снятъ.)
1848. Тендеръ Струя ..... Утонулъ.
1851. Транспортъ Бугъ ..... Выкинутъ (снятъ.)
1851. Шхуна Ласточка ..... Выкинута (снята.)
1852. Бригъ Птоломей ..... Разбитъ.

Итого 81.

Азовское море.

1775. Транспортъ Тарантула ..... Разбитъ.
1777. Транспортъ Ракъ ..... Разбитъ.
1778. Транспортъ Ахтапомъ ..... Потонулъ.
1782. Корабль Коронъ ..... Затертъ льдами.
1782. Корабль Таганрогъ ..... Затертъ льдами.
1782. Гальотъ Тарантулъ ..... Разбитъ.
1782. Судно Волчь ..... Затерто льдами.
1785. Транспортъ Ясскы ..... Разбитъ.
1791. Судно Лифартунъ ..... Затонуло.

Итого 9.

Каспійское море.

1726. Гекботъ Зинзили ..... Разбитъ.
1726. Гекботъ Казань ..... Разбитъ.
1778. Ботъ Соловей ..... Разбитъ.
1783. Ботъ № 3. ..... Разбитъ.
1805. Гальотъ № 5. ..... Разбитъ.
1806. Гальотъ № 7. ..... Разбитъ.
1826. Транспортъ Петръ ..... Затонулъ (поднятъ.)
1829. Бригъ Ардебиль ..... Опрокинутъ (поднятъ.)
1830. Транспортъ Донецъ ..... Разбитъ.
1832. Яхта Марфа ..... Опрокинута (поднята).
1833. Пароходъ Араксъ ..... Сгорѣлъ.
1846. Транспортъ Кура ..... Выкинутъ (разобранъ.)
1847. Баржа № 1..... Выкинута (снята.)
1849. Баржа № 5. ..... Разбита.

Итого 14.

Охотское море.

1737. Ботъ Фортуна ..... Разбитъ.
1744. Шлюпъ Большерѣцкъ ..... Выкинутъ (сгнилъ).
1748. Гальотъ Охотскъ..... Разбитъ.
1753. Ботъ Іоаннъ ..... Разбитъ.
1753. Гукоръ Св. Петръ..... Выкинутъ (снятъ.)
1753. Дубель-шлюпка Надежда ..... Разбита.
1753. Бригантинъ Михаилъ ..... Разбитъ.
1755. Шхеръ-ботъ Елисавета ..... Разбитъ.
1754. Гукоръ Св. Петръ..... Разбитъ.
1766. Бригантина Св. Екатерина ..... Разбита.
1766. Гукоръ Св. Павелъ ..... Выкинутъ (снятъ.)
1766. Ботъ Св. Гавріилъ ..... Выкинутъ (снятъ.)
1766. Гальотъ Св. Захарій..... Разбитъ.
1767. Бригантина Елисавета ..... Разбита.
1774. Гальотъ Св. Павелъ ..... Разбитъ.

1774. Шмакъ Екатерина . . . . . Разбитъ.
1782. Судно Надежда Благополучія . . . . . Разбито.
1788. Судно Доброе Намѣреніе . . . . . Выкинуто (сожжено.)
1805. Ботъ Кадьякъ . . . . . Разбитъ.
1806. Транспортъ Св. Николай . . . . . Выкинутъ (сожженъ.)
1806. Гальотъ Охотскъ . . . . . Разбитъ.
1809. Гальотъ Екатерина . . . . . Разбитъ.
1811. Транспортъ Ѳеодосія . . . . . Разбитъ.
1822» Транспортъ Св. Павелъ . . . . . Разбитъ.
1823. Транспортъ Михаилъ . . . . . Разбитъ.
1823. Транспортъ Екатерина . . . . . Выкинутъ (снятъ.)
1827. Шхуна Николай . . . . . Разбита.
1827. Бригъ Александръ . . . . . Разбитъ.
1838. Бригъ Екатерина . . . . . Разбитъ.
1841. Бригъ Камчатка . . . . . Разбитъ.
1842. Бригъ Николай . . . . . Разбитъ.

Итого 31.

Берингово море.

1741. Ботъ Св. Петръ . . . . . Разбитъ.
1807. Транспортъ Св. Іоаннъ . . . . . Разбитъ.
1819. Транспортъ Св. Іоаннъ . . . . . Затертъ льдами
1835. Бригъ Елисавета . . . . . Разбитъ.
1845. Транспортъ Кижига . . . . . Разбитъ.
1850. Ботъ Ангара . . . . . Разбитъ.
1850. Транспортъ Курилъ . . . . . Пропалъ.

Итого 7.

Восточный океанъ.

1766. Гальотъ Св. Павелъ . . . . . Разбитъ.

Ледовитое море.

1736. Кочь Экспедиціонъ . . . . . Разбитъ.
1740. Дубель-шлюпка Якутскъ . . . . . Затертъ льдами.

Итого 2.

Озеро Байкалъ.

1838. Транспортъ Иркутскъ ..... Разбитъ.

Средиземное море.

1770. Ботъ Летучій ..... Разбитъ.
1770. Корабль Святославъ ..... Разбитъ.
1770. Корабль Родосъ ..... Выкинутъ (сожженъ.)
1771. Фрегатъ Ѳеодоръ ..... Выкинутъ (сожженъ.)
1771. Фрегатъ Санторинъ ..... Выкинутъ (сожженъ.)
1773. Корабль Азія ..... Пропалъ.
1780. Корабль Слава Россіи ..... Разбитъ.
1807. Корветъ Флора ..... Разбитъ.

Итого 8.

Каттегатъ, Скагерракъ и Зундъ.

1715. Транспортъ (Новый) ..... Разбитъ.
1743. Фрегатъ Меркуріусъ ..... Разбитъ.
1758. Корабль (Новопостроенный) ..... Разбитъ.
1769. Пинка Лапомникъ ..... Разбита.
1806. Транспортъ Минерва ..... Выкинутъ (проданъ.)
1830. Шлюпъ Смирный ..... Разбитъ.
1853. Транспортъ Нѣманъ ..... Разбитъ.

Итого 7.

Нѣмецкое море.

1779. Фрегатъ Наталія ..... Разбитъ.
1798. Корабль Принцъ Густавъ ..... Затонулъ.
1821. Бригъ Аяксъ ..... Выкинутъ (снятъ.)
1842. Корабль Нигерманландъ ..... Разбитъ.

Итого 4.

Атлантическій океанъ.

1760. Пинка Единорогъ ..... Разбита.

В. СПИСКИ СУДОВЪ ПО РАНГАМЪ.

—

Корабли.

1713. Выборгъ, разбитъ.
1715. Нарва, взорванъ.
1716. Антоній, разбитъ.
1716. Фортуна, разбитъ.
1719. Лѣсной, проломленъ (поднятъ.)
1719. Портсмутъ, разбитъ.
1719. Лондонъ, разбитъ.
1721. Ништатъ, затонулъ.
1749. Варахаилъ, опрокинутъ.
1758. Москва, разбитъ.
1758. Новопостроенный, разбитъ.
1761. Астрахань, разбитъ.
1764. Св. Петръ, сгорѣлъ.
1764. Александръ Невскій, сгорѣлъ.
1770. Полтава, затонулъ.
1770. Святославъ, разбитъ.
1770. Родосъ, выкинутъ (сожженъ.)
1773. Азія, пропалъ.
1779. Всеволодъ, сгорѣлъ.
1780. Слава Россіи, разбитъ.
1782. Коронъ, затертъ льдами.
1782. Таганрогъ, затертъ льдами.
1786. Александръ Невскій, разбитъ.
1782. Сѣверный Орелъ, разбитъ.
1789. Родиславъ, разбитъ.
1789. Вышеславъ, выкинутъ (сожженъ.)
1798. Принцъ Густавъ, потонулъ.
1804. Тольская Богородица, разбитъ.
1812. Саратовъ, выкинутъ (разобранъ.)
1824. Прохоръ, выкинутъ (снятъ.)
1824. Эмгейтенъ, выкинутъ (снятъ.)
1831. Фершампенуазъ, сгорѣлъ.
1833. Арисъ, выкинутъ (снятъ.)
1842. Пигермапландъ, разбитъ.

Итого 33.

Фрегаты.

1732. Голстиндія, разбитъ.
1740 Амстердамъ-галлей, разбитъ.
1742. Гекторъ, разбитъ.
1743. Меркуріусъ, разбитъ.
1757. Вахмейстеръ, разбитъ.
1791. Антоній, сгорѣлъ.
1794. Іоаннъ Богословъ, сгорѣлъ.
1796. Архангелъ Михаилъ, разбитъ.
1796. Марія, разбитъ.
1798. Царь Константинъ, потонулъ.

1760. Архангелъ Михаилъ, разбитъ.
1771. Ѳеодоръ, выкинутъ (сожженъ.)
1771. Санторинъ, выкинутъ (сожженъ.)
1774. Минерва, разбитъ.
1775. Первый, разбитъ.
1779. Наталія, разбитъ.
1779. Третій, взорванъ.
1779. Констанція, потонулъ (поднятъ.)
1782. Архипелагъ, разбитъ.
1787. Крымъ, пропалъ.
1788. Возмиславъ, разбитъ.
1798. Ѳеодоръ Стратилатъ, разбитъ.
1800. Поспѣшный, разбитъ.
1808. Герой, разбитъ.
1808. Аргусъ, разбитъ.
1809. Поллуксъ, разбитъ.
1824. Виндгундъ, выкинутъ (разобранъ.)
1827. Вѣстовой, разбитъ.
1829. Помощный, разбитъ.
1835. Церера, выкинутъ (снятъ.)
1838. Варна, разбитъ.
1852. Архимедъ (винтовой), разбитъ.

Итого 32.

Пароходы.

1833. Аракcъ, сгорѣлъ.
1838. Язонъ, разбитъ.
1848. Боецъ, выкинутъ (снятъ.)
1850. Геркулесъ, выкинутъ (снятъ.)

Итого 4.

Мелкихъ судовъ 220.

С. СПИСОКЪ КОМАНДИРОВЪ СУДОВЪ.

—

Капитанъ-Командоръ *Вейбрантъ Шельтингъ*. 1713 г. Корабль Выборгъ. Ск. въ 1718 г. Шаутбенахтомъ, на кораблѣ Марбургъ.

Капитанъ *Иванъ Мухановъ*. 1716 г. Шнява Лизетъ.

Капитанъ-Командоръ *Госселеръ*. 1719 г. Корабль Лѣсной. Ск. въ 1735 г. Контръ-Адмираломъ.

Капитанъ *Захарій Даниловичъ Мишуковъ*. 1721 г. Корабль Ништатъ. Ск. въ 1762 г. Адмираломъ.

Подштурманъ *Бирфельстъ*. 1726 г. Гекботъ Зинзили.

Лейтенантъ *Баковъ*. 1726 г. Гекботъ Казань.

Унтеръ-Лейтенантъ *Шепелевъ*. 1732 г. Ботъ Курьеръ.

Лейтенантъ *Степанъ Гавриловичъ Малыгинъ*. 1736 г. Кочь Экспедиціонъ. 1740 г. Фрегатъ Амстердамъ-галлей. Ск. въ 1764 г. Капитанъ-Командоромъ.

Подштурманъ *Родичевъ*. 1737 г. Ботъ Фортуна. Въ 1760 г. былъ Капитанъ-Лейтенантомъ.

Шхиперъ *Пеклоумъ*. 1739 г. Флейтъ Лавенсаръ.

Лейтенантъ *Пепенинъ*. 1740 г. Гекботъ Новый-Курьеръ.

Штурманъ *Гордѣевъ* 1740 г. Дубель-шлюпка Неизвѣстная.

Лейтенантъ *Харитонъ Прокофьевичъ Лаптевъ*. 1740 г. Дубель-шлюпка Якутскъ. 1758 г. Корабль Новопостроенный. Ск. въ 1763 г. Оберъ-штеръ-кригсъ-коммисаромъ флота.

Лейтенантъ *Чаплинъ*. 1741 г. Шнява Фаворитка.

Капитанъ-Командоръ *Иванъ Ивановичъ Берингъ*. 1741 г. Ботъ Св. Петръ. Ск. въ 1741 г.

Лейтенантъ Князь *Урусовъ*. 1742 г. Фрегатъ Гекторъ.

Мичманъ *С. Львовъ*. 1743 г. Гальотъ Голландъ.

Капитанъ *Алексѣй Ивановичъ Нагаевъ*. 1743 г. Фрегатъ Меркуріусъ. Ск. въ 1780 г. Адмираломъ.

Штурманъ *Бахметьевъ*. 1748 г. Гальотъ Охотскъ. Погибъ въ крушеніи.

Капитанъ *Мартынъ Петровичъ Шпанбергъ*. 1749 г. Корабль Вараханлъ. Ск. въ 1761 г. Капитаномъ 1-го ранга.

Лейтенантъ *Василій Андреевичъ Хметевскій*. 1753 г. Ботъ Іоаннъ. Въ 1771 г. былъ начальникомъ Камчатки.

Штурманъ *Ивановъ*. 1753 г. Гукоръ Св. Петръ.

Штурманъ *Наумовъ*. 1753 г. Дубель-шлюпка Надежда.

Штурманъ *Иванъ Балакиревъ*. 1753 г. Бригантинъ Михаилъ. 1754 г. Шхеръ-ботъ Елисавета. 1765 г. Гальотъ Св. Захарій.

Унтеръ-Офицеръ *Г. Пушкаревъ*. 1755 г. Гукоръ Св. Петръ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Ярославовъ*. 1757 г. Судно Голландъ.

Капитанъ 3 ранга *Валрондъ*. 1757 г. Фрегатъ Вахмейстеръ.

Капитанъ *И. Голенищевъ-Кутузовъ*. 1758 г. Корабль Москва.

Капитанъ *И. Сенявинъ*. 1760 г. Фрегатъ Архангелъ Михаилъ.

Корабельный Секретарь *Булаковъ*. 1760 г. Шнякъ Единорогъ. Погибъ при крушеніи.

Капитанъ *Е. Ирецкій*. 1761 г. Корабль Астрахань.

Капитанъ 2 ранга *И. Горяиновъ*. 1764 г. Корабль Св. Петръ.

Унтеръ-Лейтенантъ *Еропкинъ*. 1764 г. Гукоръ Св. Іоаннъ.

Мичманъ *Пылаевъ*. 1765 г. Ботъ № 1.

Капитанъ 2 ранга *Петръ Козмичъ Креницынъ*. 1766 г. Бригантинъ Екатерина. Въ 1770 г. утонулъ въ рѣкѣ Камчаткѣ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Михаилъ Левашевъ*. 1762 г. Гукоръ Св. Павелъ.

Штурманъ *Дудинъ 1*. 1766 г. Ботъ Св. Гавріилъ.

Штурманъ *Дудинъ 2*. 1766 г. Гальотъ Св. Павелъ.

Подштурманъ *Николай Липинъ*. 1767 г. Бригантина Елисавета. Погибъ при крушеніи.

Лейтенантъ *Т. Воронинъ*. 1768 г. Гальотъ № 3.

Капитанъ-Лейтенантъ *Извѣковъ*. 1769 г. Шнякъ Лапомникъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *В. Поярковъ*. 1769 г. Судно Чичаговъ.

Лейтенантъ *Ростиславскій*. 1770 г. Ботъ Летучій.

Капитанъ *Вилліамъ Роксбургъ*. 1770 г. Корабль Святославъ.

Капитанъ 1 ранга *Александръ Ивановичъ Крузъ*. 1780 г. Корабль Родосъ. Ск. въ 1799 г. Адмираломъ.

Штурманъ *Розмысловъ*. 1771 г. Гальотъ Энге-Тобіасъ. Погибъ при крушеніи.

Капитанъ-Лейтенантъ *Муромцовъ*. 1771. Фрегатъ Ѳеодоръ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Овцынъ*. 1771 г. Фрегатъ Санторинъ.

Капитанъ *Толбузинъ*. 1773 г. Корабль Азія. Погибъ со всею командою.

Лейтенантъ *Александръ Воейковъ*. 1774 г. Фрегатъ Минерва.

Штурманъ *Афонасій Очерединъ*. 1774 г. Гальотъ Св. Павелъ.

Штурманъ *Должантовъ*. 1774 г. Шмакъ Екатерина.

Капитанъ-Лейтенантъ *Ѳедоръ Семеновичъ Ѳедоровъ*. 1775 г. Фрегатъ Первой. Погибъ при крушеніи.

Лейтенантъ *Иванъ Ѳедоровичъ Шаховъ*. 1775 г. Шхуна Бериславъ.

Подштурманъ *Петръ Акатовъ* 1775 г. Транспортъ Тарантула.

Мичманъ *Василій Берсеневъ*. 1776 г. Полякра № 53.

Мичманъ *Николай Сорокинъ*. 1777 г. Ботъ Курьеръ.

Подштурманъ *Петръ Бекляевъ*. 1777 г. Транспортъ Ракъ.

Подштурманъ *Алексѣй Невскій*. 1778 г. Транспортъ Ахтаномъ.

Штурманъ *Трубицынъ*. 1778 г. Ботъ Соловей.

Капитанъ 2 ранга *Петръ Ивановичъ Ханыковъ*. 1779 г. Фрегатъ Наталія. Ск. въ 1812 г. Адмираломъ.

Капитанъ *Амандусъ Берръ*. 1779 г. Корабль Всеволодъ.

Капитанъ 1 ранга *Вороновъ*. 1779 г. Фрегатъ Третій.

Лейтенантъ *Смирновъ*. 1779 г. Фрегатъ Констанція.

Капитанъ *Баскаковъ*. 1780 г. Корабль Слава Россіи.

Штурманъ *Максимъ Полуболяриновъ*. 1782 г. Ботъ № 3.

Лейтенантъ *Іосифъ Перій*. 1782 г. Фрегатъ Архипелагъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Яковъ Ивановичъ Лавровъ*. 1782 г. Яхта Міусъ. Погибъ со всею командою.

Капитанъ-Лейтенантъ *Александръ Бабушкинъ*. 1782 г. Корабль Коронъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Степанъ Филатовъ*. 1782 г. Корабль Таганрогъ.

Штурманъ *Лыхинъ*. 1782 г. Гальотъ Тарантулъ.

Лейтенантъ *Обольяниновъ*. 1782 г. Судно Волчь.

Штурманъ *Трубниковъ*. 1783 г. Ботъ № 3.

Штурманъ *Акимовъ*. 1785 г. Гальотъ Донецъ.

Подштурманъ *Зыбинъ*. 1785 г. Транспортъ Ясеы.

Капитанъ 2 ранга *Дмитрій Доможировъ*. 1786 г. Корабль Александръ Невскій.

Штурманъ *Байбаровъ*. 1786 г. Гальотъ Лебедь.

Штурманъ *А. Леоновъ.* 1787 г. Гальотъ Слонъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Романъ Романовичъ Галлъ.* 1788 г. Судно Доброе-Намѣреніе. Ск. въ 1844 г. Адмираломъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Лисовскій.* 1778 г. Фрегатъ Возмиславъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Галлъ.* 1789 г. Корабль Сѣверный Орелъ.

Лейтенантъ *Вильямъ Кровe.* 1789 г. Коттеръ Дельфинъ.

Капитанъ 1 ранга *Джемсъ Тревенинъ.* 1789 г. Корабль Родиславъ. Ск. отъ раны въ 1790 г.

Капитанъ 2 ранга *Фридрихъ Тизигеръ.* 1789 г. Корабль Вышеславъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Карандино.* 1791 г. Фрегатъ Антоній.

Прапорщикъ *М. Никифораки.* 1791 г. Судно Лифартупа.

Лейтенантъ *Варвараки.* 1792 г. Брандеръ № 1. Погибъ при крушеніи.

Лейтенантъ *Левъ Морской.* 1793 г. Транспортъ № 7.

Лейтенантъ *Николай Дурновъ.* 1794 г. Транспортъ Импересса.

Лейтенантъ *Ананій Ѳедоровичъ Лисянскій.* 1794 г. Транспортъ Маргарита.

Лейтенантъ *Муравьевъ.* 1794 г. Транспортъ Анлла-Маргарита.

Подштурманъ *Артемій Ларіоновъ.* 1794 г. Гальотъ Ѳеодоръ.

Капитанъ-Лейтенантъ *П. П. Маринъ.* 1794 г. Фрегатъ Іоаннъ Богословъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Николай Броунъ.* 1796 г. Фрегатъ Архангелъ-Михаилъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Карповъ.* 1796 г. Фрегатъ Марія.

Штурманъ *Кирилъ Абакумовичъ Похринъ.* 1796 г. Гальотъ Перфилій.

Лейтенантъ *Иванъ Вахтинъ.* 1797 г. Транспортъ Гофнунгъ.

Лейтенантъ *Антроповъ.* 1797 г. Транспортъ Конкордія.

Лейтенантъ *Макаръ Ивановичъ Ратлановъ.* 1797 г. Транспортъ Принцесса Елена. Ск. въ 1833 г. Вице-Адмираломъ.

Лейтенантъ *Кононовичъ.* 1798 г. Кирланичъ Ахиллъ. Погибъ при крушеніи, со всею командою.

Капитанъ *Трескинъ.* 1798 г. Корабль Принцъ Густавъ.

Мичманъ *Богдановъ.* 1798 г. Транспортъ Альянсъ. Погибъ при крушеніи.

Контръ-Адмиралъ *Иванъ Овцынъ*, Капитанъ-Лейтенантъ *Иванъ Тригонинъ*. 1798 г. Фрегатъ Царь Константинъ. Погибли при крушеніи.

Капитанъ-Лейтенантъ *Левъ Фабрицынъ*. 1798 г. Фрегатъ Ѳеодоръ Стратилатъ. Погибъ при крушеніи.

Лейтенантъ *Іосифъ Іосифовичъ Сытенскій*. 1798 г. Транспортъ Березань.

Мичманъ *Алексѣй Першинъ*. 1799 г. Транспортъ № 1.

Лейтенантъ *Д. Шишмаревъ*. 1799 г. Транспортъ Бритта-Маргарита.

Капитанъ-Лейтенантъ *Пантелей Анастасьевичъ Анастапуловъ*. 1799 г. Бригантинъ № 1.

Лейтенантъ *Семенъ Ѳедоровичъ Байковъ*. 1800 г. Транспортъ Обсерваторіумъ.

Лейтенантъ *Егоръ Петровичъ Борисовъ*. 1800 г. Транспортъ Ди-Цвей-Брудеръ.

Лейтенантъ *Паго*. 1800 г. Фрегатъ Поспѣшный. Погибъ при крушеніи.

Лейтенантъ *Егоръ Петровичъ Псомъ*. 1800 г. Шебека Макарій.

Лейтенантъ *Богданъ Абрамовичъ Асланбековъ*. 1800 г. Гебара Кичкасъ.

Штурманъ *Медвѣдевъ*. 1803 г. Судно Юнгъ-Питеръ.

Мичманъ *А. Изыльметьевъ*. 1803 г. Транспортъ Грибсвальдъ.

Лейтенантъ *Барретъ*. 1803 г. Транспортъ Екатерина-Магдалина.

Капитанъ 1 ранга *Шостакъ*. 1804 г. Корабль Тольская Богородица. Погибъ при крушеніи.

Капитанъ Лейтенантъ *Влито*. 1804 г. Бригъ Александръ. Погибъ при крушеніи.

Капитанъ-Лейтенантъ *Томиловскій*. 1804 г. Гекботъ Іосифъ.

Лейтенантъ *Кубарскій*. 1805 г. Транспортъ № 3.

Капитанъ-Лейтенантъ *Александръ Петровичъ Костливцовъ*. 1805 г. Бригъ Диспачъ. Вышелъ въ отставку.

Капитанъ 1 ранга *Бухаринъ*. 1805 г. Ботъ Кадьякъ.

Лейтенантъ *Дмитрій Дмитріевичъ Челѣевъ*. 1805 г. Гальотъ № 5. Ск. въ 1836 г. Контръ-Адмираломъ.

Мичманъ *Владиміръ Степановичъ Пельдинскій*. 1806 г. Гальотъ Св. Іоаннъ.

Мичманъ *Павелъ Афонасьевичъ Игнатьевъ*. 1806 г. Гальотъ Св. Іаковъ.

Лейтенантъ *Яковъ Егоровичъ Терентьевъ*. 1806 г. Гальотъ Св. Николай.

Мичманъ *Николай Васильевичъ Гальскій*. 1806 г. Транспортъ Константинъ.

Лейтенантъ *Клаверъ*. 1806 г. Транспортъ Минерва.

Лейтенантъ *Биритетъ*. 1806 г. Гальотъ *№* 7.

Штурманъ *Василій Ивановичъ Кожевинъ*. 1806 г. Транспортъ Св. Николай.

Штурманъ *Семенъ Андреевичъ Трубниковъ*. 1806 г. Гальотъ Охотскъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Всеволодъ Семеновичъ Кологривовъ*. 1807 г. Корветъ Флора.

Штурманъ *Василій Дубининъ*. 1807 г. Транспортъ Св. Іаковъ.

Лейтенантъ *Лобысевичъ*. 1807 г. Бригъ Язонъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Петръ Харитоновичъ Зуевъ*. 1808 г. Фрегатъ Герой.

Капитанъ-Лейтенантъ *Алексѣй Артемьевичъ Чоглоковъ*. 1808 г. Фрегатъ Аргусъ.

Лейтенантъ *Антипа*. 1808 г. Бригъ Діана.

Капитанъ-Лейтенантъ *Петръ Ѳедоровичъ Тротскевичъ*. 1809 г. Фрегатъ Поллуксъ. Погибъ при крушеніи.

Лейтенантъ *Дзюрковскій*. 1808 г. Транспортъ *№* 22.

Мичманъ *Ишкаринъ*. 1809 г. Транспортъ *№* 48.

Лейтенантъ *Санинъ*. 1809 г. Транспортъ Генріэтта.

Мичманъ *Шишмаревъ*. 1809 г. Транспортъ Домкратъ.

Штурманъ *Козма Петровъ*. 1809 г. Гальотъ Екатерина.

Лейтенантъ *Д. О. Ильинъ*. 1810 г. Транспортъ Христина-Ульяна.

Коммисаръ *Дальяно*. 1810 г. Транспортъ Донъ.

Штурманъ *Сорокинъ*. 1811 г. Транспортъ Чапманъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Григорій Михайловичъ Костеничъ*. 1811 г. Бригъ Царь Константинъ.

Чиновникъ *Анжеліо Парьяно*. 1811 г. Бригантинъ Архангелъ-Михаилъ.

Штурманъ *Василій Астафьевъ*. 1811 г. Транспортъ Ѳеодосія. Ск. въ 1817 г.

Капитанъ 2 ранга *Ѳедоръ Ивановичъ Языковъ*. 1812 г. Корабль Саратовъ.

Лейтенантъ *Полторацкій*. 1812 г. Транспортъ Единорогъ.

Штурманъ *Аѳонасій Михайловичъ Чекинъ.* 1812 г. Гукоръ Корнелія.

Мичманъ *Яковъ Алексѣевичъ Головачевъ.* 1812 г. Транспортъ № 52

Лейтенантъ *Христофоръ Аѳонасьевичъ Метакса.* 1812 г. Бригантинъ Ѳома.

Лейтенантъ *Е. Ф. Тыртовъ.* 1813 г. Транспортъ Фрау-Корнелія.

Капитанъ-Лейтенантъ *Саблинъ.* 1813 г. Транспортъ Китъ.

Мичманъ *Ѳ. Г. Титовъ.* 1813 г. Ботъ № 21.

Мичманъ *Теглевъ.* 1814 г. Транспортъ Энигкейтъ.

Штурманъ *Порядинъ.* 1814 г. Транспортъ Ѳеодосія.

Штурманъ *Голунковъ.* 1814 г. Транспортъ Николай.

Штурманъ *Круглыхъ.* 1814 г. Транспортъ Благодать.

Штурманъ *Богачевъ.* 1814 г. Транспортъ Св. Іоаннъ.

Лейтенантъ *Лотыревъ.* 1816 г. Транспортъ Пересъ.

Капитанъ 2 ранга *Іосифъ Ивановичъ Стожевскій.* 1817 г. Фрегатъ Везувъ.

Лейтенантъ *Николай Андреевичъ Фирсовъ.* 1818 г. Бригантинъ Килія.

Лейтенантъ *Степанъ Щечкинъ.* 1818 г. Бригъ Фалкъ. Погибъ при крушеніи.

Лейтенантъ *Николай Семеновичъ Зыбинъ.* 1819 г. Транспортъ Полифемъ. Ск. Контръ-Адмираломъ.

Чиновникъ *Анастасій Дмитріевичъ Каммера.* 1819 г. Транспортъ Св. Николай. Ск. прежде рѣшенія суда, въ 1824 г.

Лейтенантъ *Ивановъ 7.* 1819 г. Транспортъ Херсонъ.

Лейтенантъ *Пикаринъ.* 1819 г. Транспортъ Св. Николай.

Штурманъ *Кашинъ.* 1819 г. Транспортъ Св. Іоаннъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Драконъ Павловичъ Аслановъ.* 1820 г. Транспортъ Прутъ.

Лейтенантъ *Никандръ Ивановичъ Филатовъ.* 1821 г. Бригъ Аяксъ. Вышелъ въ отставку.

Лейтенантъ *Григорій Семеновичъ Казарскій.* 1821 г. Бригантинъ Сухумъ.

Лейтенантъ *Повало-Швейковскій.* 1821 г. Транспортъ Надежда.

Лейтенантъ *Николай Михайловичъ Вукотичъ.* 1822 г. Бригантинъ Трехъ Святителей. Ск. въ 1855 г. въ чинѣ Контръ-Адмирала.

Штурманъ *Николай Осиповичъ Курицынъ.* 1822 г. Транспортъ Св. Па-

вел. Ск. въ 1827 г., простудившись при крушеніи, выводимой имъ изъ Охотска шхуны Св. Николай.

Лейтенантъ *Николай Петровичъ Макаровъ*. 1823 г. Коттеръ Атисъ.

Лейтенантъ *Эразмъ Ивановичъ Стоговъ*. 1823 г. Транспортъ Михаилъ.

Лейтенантъ *Николай Павалишинъ*. 1823 г. Транспортъ Екатерина.

Капитанъ-Лейтенантъ *Иванъ Петровичъ Епанчинъ*. 1824 г. Шлюпъ Свирь. Нынѣ Вице-Адмиралъ.

Лейтенантъ *Клаверъ*. 1824 г. Транспортъ Утка.

Капитанъ-Лейтенантъ *Борисъ Михайловичъ Польскій*. 1825 г. Корветъ Крымъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Іосифъ Никитичъ Бернадскій*. 1826 г. Транспортъ Мезень.

Лейтенантъ *Валеріанъ Ильичъ Кречетниковъ*. 1826 г. Ботъ № 17.

Лейтенантъ *Андрей Яковлевичъ Шевяковъ*. 1826 г Ботъ № 16.

Лейтенантъ *Иванъ Тимофѣевичъ Полозовъ*. 1826 г. Транспортъ Надежда.

Лейтенантъ *Прокопій Платоновичъ Митковъ*. 1826 г. Транспортъ Петръ. Нынѣ Вице-Адмиралъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Петръ Борисовичъ Домогацкій*. 1827 г. Фрегатъ Вѣстовой.

Штурманъ *Шевкуновъ*. 1827 г. Ботъ № 16.

Лейтенантъ *Петръ Ивановичъ Тальзинъ*. 1827 г. Транспортъ Деръ-Юнгъ-Іоганъ.

Лейтенатъ *Зиновій Николаевичъ Талаевъ*. 1827 г. Транспортъ Ревнитель.

Штурманъ *Василій Семеновичъ Скрыповъ*. 1827 в. Шхуна Николай.

Капитанъ-Лейтенантъ *Валеріанъ Михайловичъ Захаровъ*. 1827 г. Бригъ Александръ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Яковъ Михайловичъ Вальховскій*. 1828 г. Бригъ Охтенка. Ск. въ 1837 г.

Лейтенантъ *Улофъ Карловичъ Кронштетъ*. 1828 г. Транспортъ Невка.

Капитанъ-Лейтенантъ *Адріанъ Ивановичъ Тугариновъ*. 1828 г. Транспортъ Змія.

Лейтенантъ *Всеволодъ Алексѣевичъ Власьевъ*. 1828 г. Люгеръ Стрѣла.

Капитанъ-Лейтенантъ *Захаръ Захаровичъ Балкъ*. 1829 г. Фрегатъ Помощный. Нынѣ Вице-Адмиралъ.

Лейтенантъ *К. Алексѣевъ 3*. 1829 г. Призовое судно *№* 4.

Лейтенантъ *Луговскій*. 1829 г. Призовое судно *№* 10.

Лейтенантъ *Ефимъ Васильевичъ Сѣпцовъ*. 1829 г. Бригъ Ардебиль. Ск. на островѣ Сарѣ, въ 1832 г.

Капитанъ Ластоваго экипажа *Гавріилъ Герасимовичъ Рюминъ*. 1830 г. Судно Гагара.

Лейтенантъ *Василій Алексѣевичъ Мордасовъ*. 1830 г. Призовое судно *№* 6.

Лейтенантъ *Ограновичъ*. 1830 г. Призовое судно *№* 16.

Лейтенантъ *Ѳедоръ Ѳедоровичъ Мейснеръ*. 1830 г. Транспортъ Донецъ. Въ отставкѣ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Павелъ Петровичъ Шепыревъ*. 1830 г. Шлюпъ Смирный.

Лейтенантъ *Михаилъ Егоровичъ Шалухинъ*. 1831 г. Шхуна Стрѣла. Погибъ, вмѣстѣ со всею командою.

Капитанъ-Лейтенантъ *Карлъ Николаевичъ Баронъ Левендаль*. 1831 г. Бригъ Феникъ. Ск. находясь въ отставкѣ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Антонъ Игнатьевичъ Барташевичъ*. 1831 г. Корабль Фершампенуазъ. Ск. въ чинѣ Подполковника.

Капитанъ Ластоваго экипажа *Василій Аксентьевичъ Потаповичъ*. 1831 г. Призовое судно *№* 2.

Капитанъ-Лейтенантъ *Григорій Ивановичъ Романовичъ*. 1832 г. Бригантинъ Нарцисъ. 1835 г. Транспортъ Ингушецъ.

Подпоручикъ К. Ф. Штурмановъ *Иванъ Петровичъ Лебедевъ*. 1832 г. Яхта Марфа.

Капитанъ 1 ранга *Алексѣй Ѳедоровичъ Северюковъ*. 1833 г. Корабль Арисъ. Нынѣ Генералъ-Маіоръ.

Лейтенантъ *Яковъ Филиповичъ Хомутовъ 2*. 1833 г. Транспортъ Сухумъ-Кале. 1839 г. Пароходъ Язонъ. Въ отставкѣ.

Лейтенантъ *Лаврентій Алексѣевичъ Загоскинъ*. 1833 г. Пароходъ Аракъ. Въ отставкѣ.

Поручикъ К. Ф. Штурмановъ *Василій Ивановичъ Шевныгинъ*. 1834 г. Транспортъ Либау. Ск. вскорѣ послѣ крушенія.

Лейтенантъ *Андрей Павловичъ Набатовъ*. 1834 г. Призовое судно № 1. Нынѣ Капитанъ 2 ранга.

Лейтенантъ *Іосифъ Васильевичъ Борисовъ*. 1834 г. Ботъ № 25.

Капитанъ-Лейтенантъ *Іосифъ Ивановичъ Розенмейеръ*. 1835 г. Фрегатъ Цецера.

Поручикъ К. Ф. Штурмановъ *Иванъ Степановичъ Сидоровъ*. 1835 г. Транспортъ Елисавета.

Лейтенантъ *Николай Ильичъ Пятунинъ*. 1835 г. Транспортъ Чайка.

Лейтенантъ *Константинъ Ивановичъ Былимъ-Колосовскій*. 1836 г. Транспортъ Подобный. Погибъ при крушеніи.

Капитанъ 2 ранга *Александръ Абрамовичъ Тишевскій*. 1838 г. Фрегатъ Варна.

Капитанъ-Лейтенантъ *Николай Михайловичъ Бутаковъ*. 1838 г. Корветъ Мессеміврія.

Капитанъ-Лейтенантъ *Николай Ѳеодоровичъ Метлинъ*. 1838 г. Бригъ Ѳемистоклъ. Нынѣ Вице-Адмиралъ.

Лейтенантъ *Александръ Ивановичъ Панфиловъ*. 1838 г. Тендеръ Лучь. Нынѣ Вице-Адмиралъ.

Лейтенантъ *Петръ Ивановичъ Кисличскій*. 1838 г. Тендеръ Скорый. Нынѣ Контръ-Адмиралъ.

Лейтенантъ *Дмитрій Анастасьевичъ Моцениго*. 1838 г. Транспортъ Ланжеронъ. Нынѣ Полковникъ.

Штабсъ-Капитанъ К Ф. Штурмановъ *Дмитрій Васильевичъ Олесовъ*. 1838 г. Бригъ Екатерина.

Прапорщикъ К. Ф. Штурмановъ *Михаилъ Самойловичъ Шпиръ*. 1838 г. Транспортъ Иркутскъ.

Лейтенантъ *Ѳеодоръ Гавриловичъ Евлашевъ*. 1839 г. Бригъ Николай.

Лейтенантъ *Иванъ Тимофѣевичъ Алексѣевъ 2*. 1839 г. Люгеръ Геленджикъ.

Кондукторъ К. Ф. Штурмановъ *Григорій Степановичъ Рогачевъ*. 1839 г. Шхуна Новая Земля. Ск. въ 1848 г. Подпоручикомъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Никита Ивановичъ Парфеновъ*. 1841 г. Бригъ Камчатка.

Капитанъ-Лейтенантъ *Петръ Павловичъ Ушаковъ*. 1842 г. Транспоръ Николай.

Капитанъ 1 ранга *Павелъ Михайловичъ Трескинъ*. 1842 г. Корабль Ингерманландъ. Въ отставкѣ.

Лейтенантъ *Василій Ѳедоровичъ Гришевскій*. 1843 г. Транспортъ Сухумъ-Кале. Нынѣ Капитанъ 2 ранга.

Мичманъ *Аполлонъ Ивановичъ Григорьевъ*. 1845 г. Транспортъ Гижига. 1850 г. Танспортъ Курилъ. Погибъ со всею командою, въ чинѣ Капитанъ-Лейтенанта.

Подпоручикъ К. Ф. Штурмановъ *Алексѣй Кондратьевичъ Буслаевъ*. 1846 г. Транспортъ Кура. Нынѣ Капитанъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Павелъ Алексѣевичъ Сарычевъ*. 1847 г. Бригъ Несторъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Ѳеодоръ Ивановичъ Кемецкій*. 1847 г. Транспортъ Мста.

Капитанъ-Лейтенантъ *Петръ Антоновичъ Вектонъ*. 1847 г. Танспортъ Адлеръ. Погибъ при крушеніи.

Капитанъ-Лейтенантъ *Николай Ивановичъ Скаловскій*. 1847 г. Шхуна Вѣстникъ.

Кондукторъ К. Ф. Штурмановъ *Николай Васильевичъ Некрасовъ*. 1847 г. Баржа № 1. Нынѣ Поручикъ.

Капитанъ 2 ранга *Николай Ѳедоровичъ Юрковскій*. 1848 г. Корветъ Пиладъ. Ск. отъ раны въ 1855 г.

Капитанъ-Лейтенантъ *Иванъ Ивановичъ Вердеманъ*. 1848 г. Бригъ Паламедъ. Нынѣ Подполковникъ.

Лейтенантъ *Петръ Ѳедоровичъ Щеголевъ*. 1848 г. Транспортъ Гостогай. Нынѣ Капитанъ 2 ранга.

Капитанъ 2 ранга *Владиміръ Петровичъ Рыкачевъ*. 1848 г. Пароходъ Боецъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Павелъ Алексѣевичъ Леоновъ 1*. 1848 г. Тендеръ Струя. Погибъ при крушеніи, со всею командою.

Прапорщикъ К. Ф. Штурмановъ *Василій Степановичъ Ивановъ*. 1849 г. Баржа № 5. Нынѣ Подпоручикъ.

Капитанъ 1 ранга *Владиміръ Александровичъ Глазенапъ*. 1850 г. Фрегатъ съ винтовымъ двигателемъ Архимедъ. Въ отставкѣ.

Прапорщикъ К. Ф. Штурмановъ *Андрей Михайловичъ Чудиновъ 2*. 1850 г. Ботъ Ангара. Нынѣ Поручикъ.

Капитанъ 2 ранга *Карлъ Карловичъ Сидеснеръ*. 1850 г. Пароходъ Геркулесъ. Нынѣ Капитанъ 1 ранга.

Лейтенантъ *Николай Леонтьевичъ Щеголевъ*. 1851 г. Транспортъ Бугъ. Нынѣ Капитанъ Лейтенантъ.

Капитанъ-Лейтенантъ *Платонъ Васильевичъ Воеводскій*. 1851 г. Шхуна Ласточка. Нынѣ Капитанъ 2 ранга.

Капитанъ 2 ранга *Александръ Ивановичъ Геслингъ*. 1852 г. Транспортъ Тверь.

Капитанъ-Лейтенантъ *Александръ Ивановичъ Заводовскій*. 1852 г. Бригъ Птоломей. Нынѣ Капитанъ 2 ранга.

Капитанъ-Лейтенантъ *Павелъ Яковлевичъ Шкотъ*. 1853 г. Транспортъ Нѣманъ.

D. СПИСОКЪ ПОГИБШИХЪ ОФИЦЕРОВЪ И ЧИСЛА НИЖНИХЪ ЧИНОВЪ.

—

1715. Корабль Нарва. (Финск. з.) 300 человѣкъ.

1740. Фрегатъ Амстердамъ-Галлей. (Балт. м.) 3 нижнихъ чиновъ, отъ мокроты и стужи.

1748. Гальотъ Охотскъ. (Охот. м.) Штурманъ *Бахметьевъ* (командиръ) и большая часть команды.

1749. Корабль Варахаилъ. (Бѣл. м.) Гардемаринъ и 27 нижнихъ чиновъ.

1753. Ботъ Іоаннъ. (Охот. м.) 5 нижнихъ чиновъ, скончались отъ озноба.

1753. Гукоръ Св. Павелъ. (Охот. м.) 12 нижнихъ чиновъ, утонули.

1757. Фрегатъ Вахмейстеръ. (Финск. з.) 14 нижнихъ чиновъ, утонули.

1758. Корабль Москва. (Балт. м.) Мичманъ *Григорій Барановъ* и 98 нижнихъ чиновъ, утонули и умерли.

1798. Корабль Новопостроенный. (Скагер.) Мичманъ *Ѳеодоръ Лантевъ* и 15 нижнихъ чиновъ.

1759. Ботъ Курьеръ. (Балт. м.) 2 нижнихъ чиновъ.

1760. Пинка Единорогъ. (Атл. ок.) Корабельный Секретарь *Василій Булгаковъ* (командиръ), Мичманъ *Митяковъ*, гардемаринъ и 15 нижнихъ чиновъ.

1764. Корабль Св. Петръ. (Финск. з.) 6 нижнихъ чиновъ.

1764. Корабль Александръ Невскій. (Финск. з.) 5 нижнихъ чиновъ.

1766. Гальотъ Св. Павелъ. (Вост. ок) 30 нижнихъ чиновъ.

1766. Гальотъ Св. Захарій. (Охот. м.) 16 человѣкъ, въ томъ числѣ женщины и дѣти.

1767 г. Бригантинъ Елисавета. (Охот. м.) Подштурманъ *Николай Липинъ* (командиръ), жена его, священникъ съ сыномъ, и 12 человѣкъ нижнихъ чиновъ.

1769. Судно Чичаговъ. (Финск. з.) 7 нижнихъ чиновъ.

1771. Гальотъ Энге-Тобіасъ. (Финск. з.) Штурманъ *Розмысловъ*, 40 нижнихъ чиновъ и 4 женщины.

1773. Гальотъ Стрѣльна. (Финск. з.) 1 утонулъ.

1773. Корабль Азія. (Сред. м.) Капитанъ *Толбузинъ* (командиръ) и 439 человѣкъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ.

1774. Фрегатъ Минерва. (Финск. з.) Штурманъ Прапорщичьяго ранга *Слитковъ*, Армейскій Капитанъ *Королли*, 12 гардемаринъ, 31 матросъ, 22 солдата и 18 женщинъ.

1775. Фрегатъ Первой. (Черн. м.). Капитанъ-Лейтенантъ *Ѳеодоровъ* (командиръ), Мичманъ *Анненковъ*, Штурманъ *Леоновъ*; нижнихъ чиновъ 55.

1777. Ботъ Курьеръ. (Черн. м.) Подштурманъ *Александръ Лукьяновъ* и 22 нижнихъ чиновъ.

1779 Фрегатъ Третій. (Черн. м.) Мичманъ *Александръ Волковъ* и 19 нижнихъ чиновъ.

1780. Корабль Слава Россіи. (Сред. м.) 11 нижнихъ чиновъ.

1782. Ботъ № 3. (Финск. з.) 1 утонулъ.

1782. Яхта Міусъ. (Черн. м.) Капитанъ-Лейтенантъ *Яковъ Ивановичъ Лавровъ*, со всею командою.

1782. Корабль Коронъ. (Азов. м.) 29 нижнихъ чиновъ, въ томъ числѣ два подштурмана.

1782. Корабль Таганрогъ. (Азов. м.) Подшхиперъ и 31 рядовыхъ.

1782. Судно Надежда Благополучія. (Охот. м.) Всѣ погибли.

1785. Транспортъ Яссы. (Азов. м.) 5 нижнихъ чиновъ и 2 пассажира.

1787. Фрегатъ Крымъ. (Черн. м.) Всѣ погибли.

1792. Брандеръ № 1. (Черн. м.) Лейтенантъ *Варвараки* (командиръ) и 38 нижнихъ чиновъ.

1794. Фрегатъ Іоаннъ Богословъ (Черн. м.) 12 нижнихъ чиновъ.

1798. Кирлангичъ Ахиллъ. (Черн. м.) Лейтенантъ *Кононовичъ*, Мичманъ *Комондоровъ* и 74 нижнихъ чиновъ.

1798. Фрегатъ Царь Константинъ. (Черн. м.) Контръ-Адмиралъ *Иванъ Овцынъ;* Капитанъ Лейтенанты *Иванъ Тригонинъ* (командиръ) и *Изотъ Врахопуло*; Лейтенанты: *Петръ Горбуновъ*, *Егоръ Анастасьевъ* и *Даніилъ Туровскій*; Мичмана: *Иванъ Бріо*, *Василій Диринъ*, *Павелъ Лукьяновичъ*, *Петръ Бабинъ*, *Егоръ Скордили*, *Андрей Поповъ* и *Іосифъ Галкинъ;* Штурмана *Парфентій Аганичъ* и *Афо-*

насій Саженъ; Констапель *Григорій Болрскій*, Лекарь *Иванъ Рыжанскій*, Шхиперъ *Александръ Кирѣевъ*; Коммисаръ *Петръ Ульяновъ*; два клерка, лоцманъ и 377 нижнихъ чиновъ.

1798 г. Фрегатъ Ѳеодоръ Стратилатъ. (Черн. м.) Капитанъ-Лейтенантъ *Левъ Фабрицынъ* (командиръ); Лейтенанты: *Петръ де-Фабръ* и *Петръ Тулубьевъ*; Мичмана: *Степанъ Тригонети*, *Константинъ Бутовичъ* и *Ѳедоръ Сусликовъ*; Армейскій Капитанъ *Иванъ Соколовъ*; Лекарь *Алексѣй Арефьевъ*, Шхиперъ *Петръ Каменскій*, Коммисаръ *Иванъ Ратковъ*, клеркъ и 258 нижнихъ чиновъ.

1799. Транспортъ № 1. (Финск. з.) 9 нижнихъ чиновъ.

1799. Транспортъ Маргарита. (Финск. з.) 1 нижній чинъ.

1800. Фрегатъ Поспѣшный. (Черн. м.) Лейтенантъ *Паго* (командиръ), Мичманъ *Посельскій*, Коммисаръ *Абросимовъ* и 10 нижнихъ чиновъ.

1800. Гебара Кичкасъ. (Черн. м.) Лейтенантъ *Гакимъ Махметъ*, Штабсъ-Капитанъ *Петръ Максимовъ* и 10 нижнихъ чиновъ.

1803 г. Транспортъ Грибсвальдъ. (Балт. м.) Мичманъ *Изыльметевъ* (командиръ) и 7 нижнихъ чиновъ.

1804. Корабль Тольская Богородица. (Черн. м.) Капитанъ 1 ранга *Шостакъ* (командиръ), Капитанъ-Лейтенантъ *Паніоти*, Лейтенантъ *Студенцовъ*, Мичмана *Плетневъ* и *Польскій*, Шхиперъ *Карповъ*, Коммисаръ *Рябининъ*, Лекарь *Черба*; нижнихъ чиновъ 156 человѣкъ.

1804. Бригъ Александръ. (Черн. м.) Капитанъ-Лейтенантъ *Влито* (командиръ) и 6 нижнихъ чиновъ.

1806. Гальотъ Охотскъ. (Охотск. м.) Купецъ.

1807. Транспортъ Св. Іоаннъ. (Охотск. м.) 5 человѣкъ.

1809. Фрегатъ Поллуксъ. (Финск. з.) Капитанъ-Лейтенантъ *Петръ Ѳеодоровичъ Тротскевичъ* (командиръ), Мичмана: Графъ *Петръ Толстой* и *Яковъ Хрущевъ*, Штурманъ *Ѳеодоръ Симоновъ*, Констапель *Алексѣй Савиновъ*, Лекарь *Михаилъ Мартыненко*; нижнихъ чиновъ 134 человѣкъ.

1809. Транспортъ № 32. (Финск. з.) Штурманскій ученикъ.

1811. Транспортъ Ѳеодосія. (Охотск. м.) Вахтеръ и жена его.

1817. Фрегатъ Везулъ. (Черн. м.) 2 нижнихъ чиновъ.

1818. Бригъ Фалкъ. (Финск. з.) Лейтенантъ *Степанъ Щечкинъ* (командиръ), Мичмана: *Дмитрій Жоховъ*, *Александръ* и *Василій Абрютины*, Штурманъ *Калашниковъ*; нижнихъ чиновъ 34 человѣка.

1819. Транспортъ Св. Николай. (Черн. м.) 3 нижнихъ чиновъ.

1819. Транспортъ Херсонъ. (Черн. м.) 3 нижнихъ чиновъ.

1821. Бригъ Аяксъ. (Нѣм. м.) 3 нижнихъ чиновъ.

1825. Корветъ Крымъ. (Черн. м.) Лейтенантъ *П. Суворовъ* (командовавшій судномъ), Артиллеріи Унтеръ-Лейтенантъ *П. Фридовскій*; нижнихъ чиновъ 49.

1826. Транспортъ Надежда. (Черн. м.) Капитанъ *Харамандани* (присланный на помощь), и 5 нижнихъ чиновъ.

1828. Бригъ Охтенка (Финск. з.) Лейтенантъ *Розенбахъ*, Мичмана: *Крупенниковъ* и *Бефани*, Констапель *Чагинъ*, нижнихъ чиновъ 37.

1829 г. Призовое судно *№ 4*. (Черн. м.) Лейтенантъ *К. Алексѣевъ 3*, и вся команда.

1829. Бригъ Ардебиль. (Касп. м.) Семейство командира: жена, дочь, сестра жены и двѣ дѣвушки.

1830 г. Шлюпъ Смирный. (Каттегатъ.) Артиллеріи Унтеръ Лейтенантъ *Николай Головачевъ* и 12 нижнихъ чиновъ.

1830 г. Шхуна Стрѣла. (Балт. м.) Лейтенантъ *Михаилъ Егоровичъ Шалухинъ* (командиръ), Мичмана: *Александръ Черноглазовъ* и *Петръ Андреевъ*, штурманскій кондукторъ, 3 ученика и 47 нижнихъ чиновъ.

1831. Корабль Ришамшенуазъ. (Финск. з.) К. Ф. Штурмановъ Подполковникъ *Ванчуринъ* и 47 нижнихъ чиновъ.

1833. Транспортъ Сухумъ-Кале. (Черное м.) 1 юнга.

1836. Транспортъ Чайка. (Черн. м.) 1 писарь.

1836. Транспортъ Подобный. (Черн. м.) Лейтенантъ *Константинъ Ивановичъ Былимъ-Колосовскій* (командиръ), Мичманъ *Петръ Петровъ* и 6 нижнихъ чиновъ.

1838. Фрегатъ Варна. (Черн. м.) 17 нижнихъ чиновъ.

1838. Корветъ Мессеміріи. (Черн. м.) Лекарь *Иванъ Чернявскій* и 6 нижнихъ чиновъ пропали безъ вѣсти.

1838. Пароходъ Язонъ. (Черн. м.) Лейтенанты *Григорій Данковъ* и *Петръ Бефани*, Мичманъ *Петръ Горбаченко* и 37 нижнихъ чиновъ.

1838. Бригъ Ѳемистоклъ. (Черн. м.) К. Ф. Штурмановъ Прапорщикъ *Елисей Бѣдинъ* и 1 квартирмейстеръ.

1838. Тендеръ Лучь. (Черн. м.) Нижнихъ чиновъ: 2 утонули и 1 убитъ.

1838. Бригъ Екатерина. (Охот. м.) К. Ф. Штурмановъ Штабсъ-Капитанъ *Олесовъ*, два штурманскихъ ученика, 13 нижнихъ чиновъ и пассажировъ.

1842. Корабль Нигерманландъ. (Нѣмец. м.) Капитанъ Лейтенантъ *Андрей Ивановичъ Истоминъ*, Лейтенанты: *Ѳеодоръ Алексѣевичъ Андреевъ*, *Петръ Николаевичъ Назимовъ 2*, *Евгеній Николаевичъ Назимовъ 3*: Мичмана: *Петръ Шигоринъ* 2, *Александръ Абуховъ*, *Николай Головачевъ*, *Владиміръ Греве*, *Дмитрій Лесли*, *Дмитрій Аникѣевъ*; К. М. Артиллеріи Штабсъ-Капитанъ *Андрей Чевгуздинъ* 1, Прапорщикъ *Александръ Чевгуздинъ 2*, К. Ф. Штурмановъ: Капитанъ *Алексѣй Воронинъ*, Прапорщикъ *Иванъ Замараевъ*, Штабъ-Лекарь *Александръ Соковичъ*. Священникъ. Бывшіе пассажирами: Рабочаго экипажа Маіоръ *Илья Зубовъ*, Ластоваго экипажа Поручикъ *Василій Ершовъ*, Цейхвахтеръ *Меншиковъ*, отставной Корпуса Морской Артиллеріи Полковникъ *Василій Борисовъ*; сестра супруги командира, двѣ дочери Борисова, супруга Лейтенанта Сверчкова и тетка ея. 1 юнкеръ, 2 кондуктора и 341 нижнихъ чиновъ, въ томъ числѣ 16 женщинъ и 7 дѣтей.

1845. Транспортъ Гижига. (Беринг. м.) К. Ф. Штурмановъ Прапорщикъ *Алексѣй Семчинъ* съ женою; Лекарь *Сигизмундъ Станкевичъ* съ женою; штурманскій ученикъ; 2 женщины, 2 дѣтей, якутъ и служитель.

1847. Транспортъ Адлеръ. (Черн. м.) Капитанъ-Лейтенантъ *Тимофей Хадыкинъ* 2, К.Ф. Штурмановъ Подпоручикъ *Романъ Прохоровъ* и 24 человѣка нижнихъ чиновъ.

1847. Шхуна Вѣстникъ. (Черн. м.) 1 нижній чинъ.

1848. Бригъ Паламедъ. (Черн. м.) 5 нижнихъ чиновъ.

1848. Тендеръ Струя. (Черн. м.) Капитанъ-Лейтенантъ *Павелъ Алексѣевичъ Леоновъ* (командиръ), Мичмана *Обзьяновъ* и *Ковалевскій*,

К. Ф. Штурманов Прапорщик *Скогоревъ*; нижнихъ чиновъ 48 человѣкъ.

1850. Транспортъ Курилъ. (Беринг. м.) Капитанъ-Лейтенантъ *Аполлонъ Ивановичъ Григорьевъ* (командиръ), К. Ф. Штурмановъ Прапорщикъ *Иванъ Кирѣевскій*, кондукторъ, и 42 человѣка команды, въ томъ числѣ одинъ пассажиръ и 4 женщины.

1850 г. Фрегатъ съ винтовымъ двигателемъ Архимедъ. (Балт. м.) 6 нижнихъ чиновъ.

1938

БАЛТІЙСКОЕ МОРЕ.
1855.
БОТНИЧЕСКІЙ ЗАЛИВЪ.
1855.
СКАГЕРАКЪ
ЗІЭЛАНДЪ
ФЮНЪ
ГОЛШТИНІЯ
МЕКЛЕНБУРГЪ
ПОМЕРАНІЯ
ГОТЛАНДЪ
ЭЗЕЛЬ
ДАГО
РИЖСКІЙ ЗАЛИВЪ
ДАНЦИГСКІЙ ЗАЛИВЪ
НАРВСКІЙ ЗАЛИВЪ
Стокгольмъ
Рига
Данцигъ
Кенигсбергъ
Мемель
Либава
Виндау
Ревель
Гельсингфорсъ
Выборгъ
Кронштадтъ
С. Петербургъ
Нарва
Фридрихсгамъ
Карлскрона
Кальмаръ
Копенгагенъ
Гамбургъ
Штетинъ
Вазa
Улеаборгъ
Торнео

ФИНСКІЙ ЗАЛИВЪ
1855.
Отъ Гринвича
Отъ С. Петербурга
Выборгъ
Фридрихсгамъ
Аборфорсъ
Ловиза
Борго
Гельсингфорсъ
Свеаборгъ
Або
О. Чимито
Поркалаудъ
Гогландъ
Лавенсари
Сескаръ
Кронштатъ
С. Петербургъ
Ораніенбаумъ
Петергофъ
Сестрорѣцкъ
Копорскій Заливъ
Нарва
Иванъ Городъ
Нарвскій Заливъ
Ревель
Балтійскій Портъ
Оденсъ-хольмъ
О. Даго
М. Дагерортъ
Вормсъ
Гапсаль
Моонъ
О. Эзель
Нарг-энъ
Вульфъ
Кокшеръ
Родшеръ
Стеншеръ
Бiорка
Соммерсъ
Нерва
Гангеудъ
С. К. 6° 30'.
С. К. 8° 40'.
С. К. 9° W.
С. К. 10° 30' W.

ЧЕРНОЕ МОРЕ
1855.
Отъ Гринвича
Отъ Пулкова
ЧЕРНОЕ МОРЕ
Азовское Море
Мармарное Море
Крымъ
Одесса
Очаковъ
Николаевъ
Херсонъ
Акерманъ
Галацъ
Рени
Измаилъ
Исакча
Тульча
Перекопъ
Геническъ
Евпаторія
Севастополь
Ялта
Феодосія
Керчь
М. Зюкъ
Таганрогъ
Ростовъ
Азовъ
Маріуполь
Бердянскъ
Ейскъ
Анапа
Кара Ирманъ
Кюстенджи
Мангалія
Каварна
Варна
М. Эмине
Бургасъ
Сизополь
Инада
Мидія
Константинополь
Никомедія
Пендеракли
Амастро
Синопъ
Самсунъ
Трапезондъ
Батумъ
Кр. Поти
Редутъ Кале
Анакрія
Кр. Сухумъ Кале
Туапсе
Ф. Вельяминовскій
Ф. Головинскій
Ф. Навагинскъ
Геленджикъ
Ф. Новороссійскъ

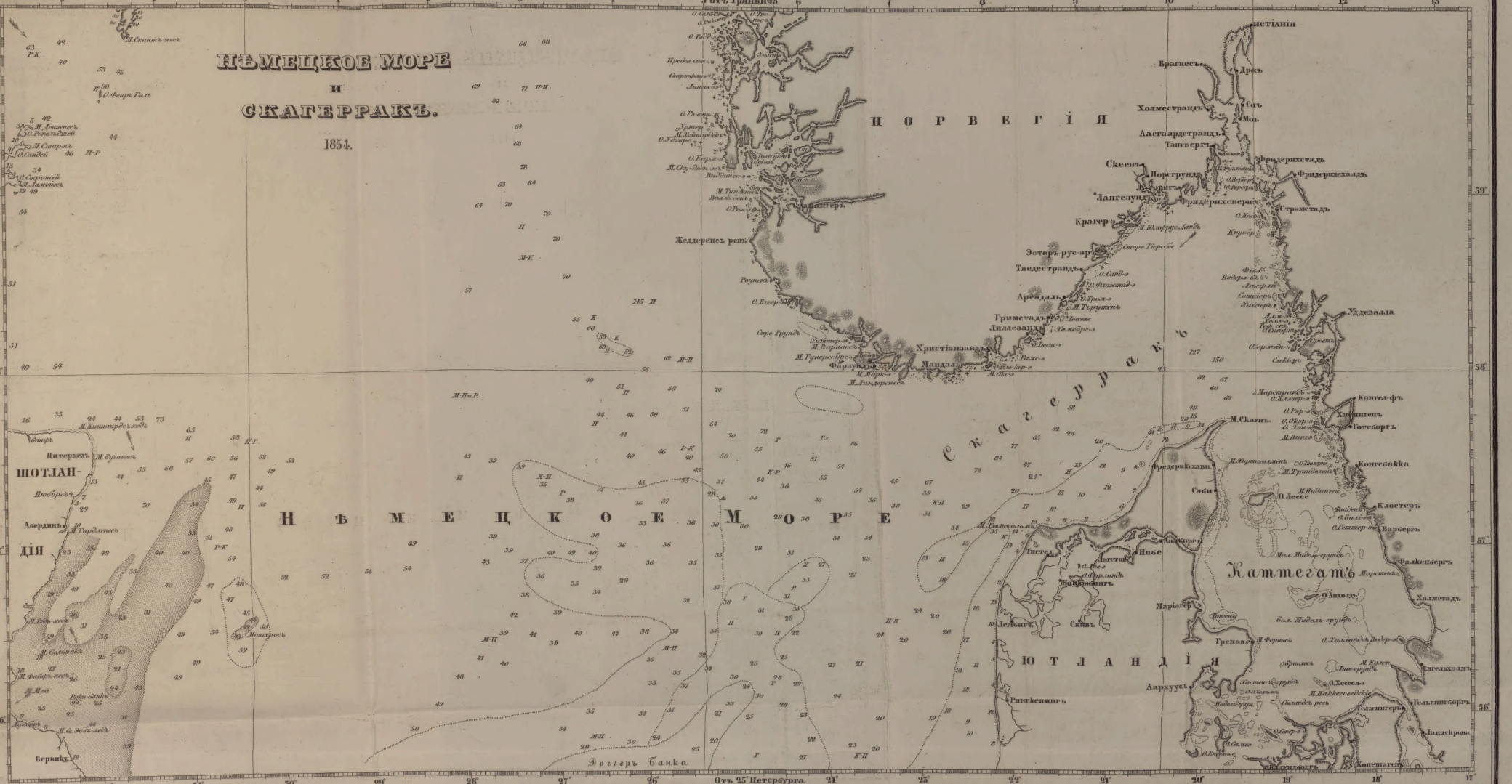
Долгота отъ Пулковской Обсерваторіи, отстоящей отъ Гринвича на 30°19'40" къ О.

БѢЛОЕ МОРЕ
1854.
Отъ Гринвича
Отъ Петербурга
Мурманскій или Русскій берегъ
Терскій берегъ
Кандалакскій Зал.
Сѣверная
Часть Сѣверныя Кошки Моря
Горло
Зимній берегъ
Мезенскій Зал.
Канинъ Носъ
Святой Носъ
Ческая Губа
Бассейнъ
Двинскій Заливъ
Онежскій Залив
Соловецкій
Кола
Кемь
Онега
Архангельскъ
Холмогоры
Пинега
Мезень

КАСПІЙСКОЕ МОРЕ
1855.
Отъ Гринвича
Отъ Петербурга
Р. Урал
Богатой Кошкуль
Гурьевъ
О. Кошачій
О. Песчаный
О. Бол. Пешной
О. М. Пешной
О. Калиновый
О. Бакланій
Синее Море
Устья рѣки Волги
Астрахань
Маяченъ Жилинскій
О. Четыре брата
О. Листовой
Бол. Прорва
Мал. Прорва
О. Буруна
О. Лѣсной
О. Пустынный
О. Бирючій
О. Новый
Банкъ Чистый
Банкъ Рѣзучный
О. Утечей
О. Орловъ
О. Долгой
О. Морской
О. Кулалы
О. Пустой
О. Песчаной
З. Кайдакъ
Тюбъ-кара-су
М. Тюбъ-Кошкаръ
З. Кайдакъ
О. Тюленій
М. Суетскій
Кизлиръ
Р. Терекъ
О. Чечень
О. Ломашинъ
З. Баклановъ
(Кара-бай)
З. Безымянной
(Бекиръ-ишаль)
М. Песчаной
Тарки
М. Сурахи
М. Рѣзучной
М. Аглыс-ада
З. Кендерлинскій
М. Хотъ-аджа
Дербентъ
М. Темиръ-баба
Низовая Пристань
З. Карабугазскій
Калти два брата
Литературная банка
М. Алгебрачъ
О. Свитой
Baku
О. Малой
М. Шахомъ
Банкъ Нефтяной
О. Дуванной
О. Бакалы
О. Глинной
О. Обещанной
О. Пологая плита
Коса Каспійская
М. Кизыль-доса-кули
З. Красноводскій
М. Дервишъ-сеитъ
Р. Актань
Сальянъ
О. Нефтяной
Русло Аму-дерьи
Р. Аджашъ
Зал. Жиланый
О. Сара
О. Куръ
О. Огурчинскій
З. Аджашъ-бугри
Ланкоранъ
М. Чалганъ
Астара
З. Песчаной
З. Гассанъ-кули
Жилой
Р. Эрекъ
О. Нефтяное
З. Энзелинскій
Рящъ
З. Шахалинскій
Р. Рудисаръ
З. Астрабатскій
Р. Гергене
Р. Лагиджанъ
Р. Ларпинка
Р. Ларпи
Астрабадъ
Р. Мазандеранка

НѢМЕЦКОЕ МОРЕ
и
СКАГЕРРАКЪ.

1854.



КАРТА
КАТТЕГАТА.
Глубины въ саженяхъ.
1855.
Отъ Гринвича.
М. Марстрандъ
Конгельфъ
О. Хисингенъ
Готеборгъ
М. Скагенъ
М. Винга
Тислерне
Консбакка
М. Хирстгольмскіе
М. Фредериксхавнъ
М. Тринделенъ
Рэнъ
Б. Нордъ-Реннеръ
Малэ
Б. Хальзундъ
Сэръ-Одде
О. Лэсса
М. Ниддингенскіе
Клостеръ-фіордъ
Фладенъ
М. Кобергеръ
Варбергъ
Б. Субвербергетъ
Пр. Лимскій
Малый Мидель грундъ
М. Моруптунге
Фалкенбергъ
М. Кноббе
О. Анхольтъ
Пр. Маріарскій
Рэде
Халмстадъ
О. Тилэ
Тангенъ
Большой Мидель грундъ
Бух. Лахольмъ
Пр. Рандорскій
М. Форнесъ
Гранае
О. Халансъ-Ведерэ
Б. Вингаскаръ
Скельскгирскій Зал.
М. Кулленъ
Лисегрундъ
Енгехолмъ
Ебельтофтъ
М. Хесселэ
Архусъ
О. Хіельмъ
М. Наккесговедскіе
Сіеландеръ-рифъ
Гельсингеръ
Гельзинборгъ
Отъ Гринвича.

ОХОТСКОЕ и БЕРИНГОВО
МОРЯ
1855.
Отъ Гриничa.
Отъ Петербурга.
ОХОТСКОЕ
МОРЕ
БЕРИНГОВО
МОРЕ
Анадырская
Губа
Острова Алеутскіе
Острова Лисьи
Остр. Курильскіе
Острова Алеутскіе
Охотскъ
Гижигинскъ
Нижнекамчатскъ
Верхнекамчатскъ
Петропавловскій Портъ
С. Большерѣцкъ
Островъ Сахалинъ
З. Татарскій
Іезо
О. Карагинскій
О. Беринга
О. Мѣдный
О. Св. Лаврентія
О. Св. Матвѣя
О. Нунивокъ
О. Парамуширъ
О. Итурупъ
О. Кунаширъ
О. Уналашка
О. Унимакъ
О. Атту
О. Танага
Полуостр. Аляска
З. Бристольскій
Рѣка Квихпакъ
Рѣка Анадырь
М. Лопатка
М. Кроноцкій
М. Шипунскій
М. Олюторскій
М. Чукоцкій
М. Восточный
Пр. Берингъ
140° 150° 160° 170° 180° 190° 200°
100° 110° 120° 130° 140° 150° 160° 170°
65° 60° 55° 50° 45°

2007059512